ANNO XL - N. 6 COPIE 180.000 GIUGNO 1935 - ANNO XIII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE
DEL
TOVRING CLVB ITALIANO

LO ZUCCHERO NELLA ALIMENTAZIONE

Nella nostra alimentazione, per vivere, per lavorare, per crescere, abbiamo fondamentalmente bisogno di tre categorie di cibi: idrati di carbonio, grassi e sostanze proteiche, oltre a sali ed a vitamine.
Se noi esaminiamo il regime di qualsiasi popolo, vediamo che, in media, nei cibi che servono a mantenere la vita, entrano a far parte, all'incirca:

50 grammi di grasso;
100 » » proteine;
500 » » idrati di carbonio.

La grande massa quindi dei nostri cibi è costituita da idrati di carbonio, a cui appartiene lo zucchero.

Dal punto di vista fisiologico, cioè come sviluppo di energia, 100 grammi di zucchero equivalgono a:

360 grammi di carne magra;
350 » » pesce;
200 » » pane;
200 » » patate.

Lo zucchero presenta, su tutti gli altri alimenti, il vantaggio di essere rapidamente e facilmente assorbito e, soprattutto, nulla di quanto si ingerisce va perduto, cioè è totalmente utilizzato; il che non succede per gli altri cibi.

Lo zucchero rappresenta il carbone della macchina umana.

Lo zucchero è appetito da tutti, uomini ed animali e specialmente dai bambini, cioè da chi vive secondo natura.
Molti medici dei bambini hanno documentato che grande giovamento si ha somministrando ai bambini dai 3 ai 7 mesi miscele di latte e zucchero; si assiste allora ad un rapido aumento di peso.

Se lo zucchero, convenientemente dosato, giova tanto ai lattanti, aumentandone la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia, esso può giovare altrettanto alle nutrici, fornendo loro un materiale biochimico adatto alla formazione del lattosio.

Dalla pubblicazione del compianto Prof. Gaetano Viale, Direttore dell'Istituto di Fisiologia della R. Università di Genova: "Lo Zucchero nell'alimentazione, nella terapia, negli sports, nel lavoro" (Genova 1933, Barabino e Graeve).

MAMME! Date zucchero ai vostri bambini. Esso ne aumenterà la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia.

Roma, addì 23 APR 1931

Alla Spett. Soc. Naz. dei Radiatori Milano

Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia

Prot. N. 12743 Allegati —

Risposta al f. N. 18/4/[illegible]

OGGETTO Rep. Boll. Informazioni

Risulta che su 3.242.404 abitazioni in Città con più di 20.000 abitanti, 3.078.458 non hanno impianto di riscaldamento
2.938.519 non hanno il bagno
2.138.476 non hanno il W.C.

Le percentuali sono perciò altissime e, rispettivamente, del 95,91 e 66% circa.

Dalla recente indagine sulle abitazioni eseguita a cura dello...

— CIÒ NON HA RAGIONE DI ESSERE

perchè oggi con una spesa veramente modesta, Voi potete ottenere l'installazione di un moderno impianto di riscaldamento e di un camerino da bagno con

RADIATORI IDEAL & CALDAIE IDEAL

"Standard" APPARECCHI SANITARI

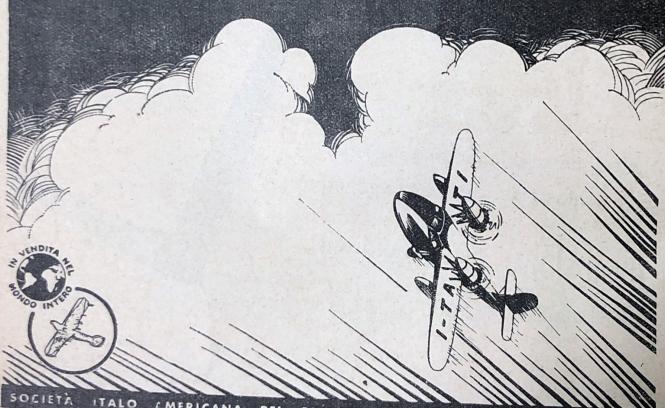
I MIGLIORI MATERIALI PREFERITI IN TUTTO IL MONDO

Gratis a richiesta cataloghi ed opuscoli **«A 1»** *con spiegazioni ampiamente illustrate*

MILANO
VIA AMPÈRE, 102

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

CASELLA POSTALE 930
TELEFONI:
287835 - 287822 - 286408

SALE DI MOSTRA E DEPOSITI NELLE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA

ALI NEL CIELO

Sviluppi del traffico aereo italiano.

Importanti perfezionamenti saranno adottati dalla Società Anonima Avio Linee Italiane, con l'adozione del programma estivo 1935.

La linea Roma-Milano e viceversa riprenderà la frequenza bigiornaliera, mentre la Milano-Torino e ritorno da giornaliera si trasformerà in biquotidiana.

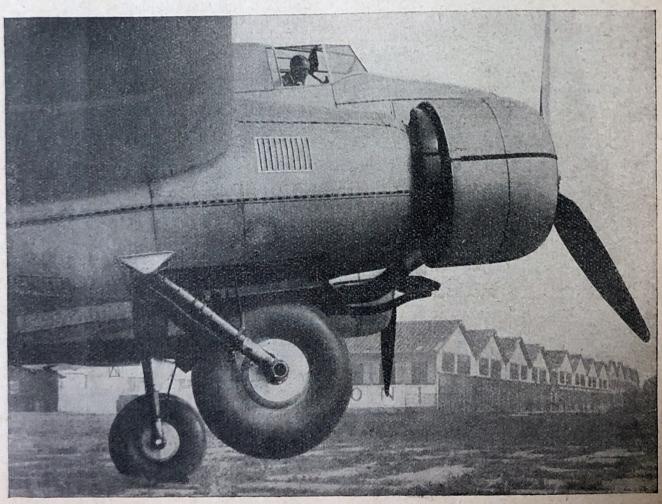
Sarà ripreso il servizio quotidiano in ambo le direzioni tra Milano e Zurigo e verrà istituito un nuovo collegamento giornaliero tra Milano e Venezia in coincidenza con i servizi internazionali per la Germania, l'Austria, l'Ungheria e la rete adriatica.

La linea Milano-Monaco sarà sospesa, ma tutti i precedenti collegamenti con la rete germanica saranno mantenuti attraverso Venezia e in collaborazione con l'Ö.L.A.G. austriaca, la Lufthansa e l'Ala Littoria.

La più interessante innovazione nell'ambito internazionale è la recente istituzione di una linea tra Milano ed Amsterdam via Francoforte sul Meno, ad opera della S. A. Avio Linee, della Deutsche Lufthansa A. G. e della Compagnia Reale olandese K. L. M.

In complesso, sia i servizi di linea che gli impianti saranno notevolmente migliorati. Un preciso piano è stato già stabilito in merito, e l'anno XIII vedrà certamente attuati i collegamenti aerei « lampo » che permetteranno di raggiungere Roma in un'ora e mezza da Milano e in un'ora e 40' da Torino.

Il « Caproni 123 ».

Fra gli apparecchi italiani per le linee aeree di medio traffico va segnalata una recente realizzazione dei grandi cantieri Caproni e cioè il « Caproni 123 », bimotore ad ala bassa, completamente a sbalzo, a carrello e ruota di coda completamente rientrabili. Il « Ca. 123 » per la forma e per la posizione dell'ala offre grandissima visibilità al pilota. Esso è

IL CARRELLO RIENTRABILE DEL « CAPRONI 123 »

munito di tutti i dispositivi moderni intesi a migliorare le qualità aerodinamiche di un velivolo e la sua sicurezza in volo. Sotto quest'ultimo punto di vista è da notare che il «Ca. 123» munito di due motori, può tener l'aria — sia pure a velocità ridotta — con un solo motore.

Le caratteristiche del nuovo apparecchio sono le seguenti:

apertura alare	m.	27,66
lunghezza	»	18,20
altezza	»	6
peso a pieno carico	kg.	8.800
velocità max. a m. 2500	km.-h.	340
autonomia	km.	1.500
quota di tangenza	m.	8.000

Il «Ca. 123» ha una cabina capace di 20 passeggeri, costituita da due scompartimenti intercomunicanti. La cabina stessa è dotata di un rivestimento antisonoro e antitermico e di speciale dispositivo per il ricambio dell'aria.

Linea aerea Roma-Parigi.

È prossimo l'inizio del servizio aereo giornaliero tra Roma e Parigi, gestito in accordo dall'Ala Littoria S. A. e dall'Air France. A Parigi saranno assicurate le coincidenze da e per Londra. Il servizio dell'Imperial Airways Londra-Brindisi accetterà viaggiatori e merci ad esclusione dei tratti di cabotaggio tra Parigi e Marsiglia e tra Roma e Brindisi.

L'Ala Littoria porrà in servizio sulla linea i quadrimotori «Savoia 74».

Londra-Brindisi in dodici ore.

In base ad un recente accordo anglo-francese, per il quale è stato concesso agli apparecchi civili dell'Inghilterra il transito nel cielo francese, i velivoli commerciali delle Imperial Airways effettuano, oggi, il viaggio Londra-Brindisi fra l'alba ed il tramonto di ciascun giorno, con un volo quasi ininterrotto di dodici ore.

Sono adibiti al traffico gli aerovascelli inglesi tipo «Diana» (velocità 235 km. all'ora) i quali lasciano Londra tutte le domeniche e tutti i giovedì, prendendo la coincidenza a Brindisi con la posta australiana in partenza da Londra tutti i sabati, e con la posta africana in partenza da Londra ogni mercoledì. Nel viaggio di ritorno essi sono in coincidenza con la posta proveniente dall'Africa in arrivo ogni martedì e venerdì, e la loro partenza avviene da Brindisi il giorno successivo.

Ai termini dell'accordo non possono essere trasportati passeggeri tra Londra e Marsiglia, nè fra Parigi e Marsiglia, ma bensì tra Marsiglia e Roma e Marsiglia-Brindisi. Partendo da Croydon alle 6 antimeridiane l'arrivo a Brindisi ha luogo alle 17,45 dopo una sosta di 15 minuti a Le Bourget, di 30 minuti a Marsiglia e di 15 a Roma. È così possibile recarsi da Londra a Roma ogni domenica e ogni giovedì in ore 8,50, e compiere lo stesso percorso in direzione opposta ogni mercoledì e ogni sabato.

Francia - Linea Sud Atlantica.

Sono recentemente terminate le trattative fra la Compagnia Air France ed il Ministero dell'Aria francese per sovvenzionare la Linea Sud Atlantica e i servizi francesi nell'America Latina.

L'Air France si è impegnata ad effettuare un minimo di 18 traversate dell'Atlantico nel 1935 e di 40 nel 1936.

Per ogni traversata sarà pagata una sovvenzione di franchi francesi 213.000 e la sovvenzione totale per il 1935 e per il 1936 sarà limitata alla cifra di franchi 22.152.000. La sovvenzione per la rete aerea nell'America del Sud sarà di franchi 44.452.000 per il 1935 e di altrettanto per il 1936.

Linea aerea Francia-Corsica.

La società francese di costruzioni aeronautiche H. Potez attiverà prossimamente, senza alcuna sovvenzione da parte governativa, dei servizi quotidiani in ambedue i sensi fra Marsiglia e Nizza e dei servizi biquotidiani in ambo i sensi fra Nizza e Bastia.

La linea sarà servita da apparecchi recentissimi, costruiti nelle officine Potez, che potranno trasportare 6 oppure 8 passeggeri.

Londra-Budapest in nove ore.

È stata inaugurata la nuova aviolinea delle Imperial Airways attraverso l'Europa Centrale, che raggiunge Budapest alle 17. La partenza da Croydon ha luogo alle 8. Sono adibiti al servizio aerovascelli del tipo «Diana» che già sono impiegati sulle linee Londra-Brindisi e Singapore-Brisbane; essi possono trasportare 7 passeggeri. L'apparecchio fa scalo a Colonia 20 minuti, 10 minuti a Lipsia, 15 minuti a Praga e 15 a Vienna. Il viaggio di ritorno ha inizio a Budapest alle 9,15 con arrivo a Croydon alle 18,15.

L'aviazione civile austriaca nel 1934.

L'Oesterreichische Luftverkehrs A. G. (Ö. L.A.G.) comunica i risultati della sua attività durante il 1934, 12° anno della sua esistenza:

chilometri volati	554.679
posta trasportata, kg.	14.227
merci, kg.	678.879
passeggeri, n.°	8.816
regolarità di esercizio	99,33 %

I dirigibili in Germania.

La Germania, dal 1900 ad oggi, ha costruito 119 grandi dirigibili, di cui 46 furono distrutti dagli alleati durante la guerra, 7 dai tedeschi stessi per impedire che cadessero nelle mani degli avversari, 11 furono consegnati alle Potenze vittoriose quale preda di guerra, 25 furono distrutti da intemperie e da altri accidenti, 6 sono andati perduti per cause ignote, 21 sono stati sacrificati per vecchiaia.

Il nuovo dirigibile «Zeppelin LZ 129», attualmente in costruzione, potrà ospitare 150 passeggeri di lusso con il massimo conforto. Nelle cabine vi saranno acqua calda e fredda,

macchine da scrivere, armadî atti a rinchiudere il più vasto e complicato corredo. Vi saranno inoltre stanze da bagno con docce, ampi saloni da pranzo, da fumo, da gioco e, cosa del tutto nuova, il dirigibile sarà dotato di «passeggiate» di 50 metri di lunghezza che permetteranno ai viaggiatori di fare del moto.

L'equipaggio sarà composto di 45 persone più gli ufficiali. Il dirigibile, che farà il suo primo viaggio in giugno sul percorso Friedrichshafen-New York, avrà una velocità di 135 chilometri-ora.

Negli ambienti tecnici tedeschi si parla della prossima impostazione di altri due giganti dell'aria, dello stesso tipo dello «Zeppelin LZ 129», ma di proporzioni più vaste. Essi assumerebbero i nomi di «Deutschland» e di «Hitler».

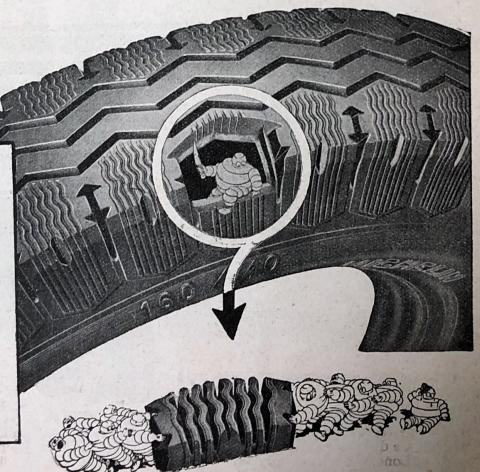
L'aviazione civile dell'U. R. S. S. nel 1934.

Durante il 1934 i servizi aerei sovietici hanno trasportato, su una rete commerciale di oltre 42.000 chilometri, 65.000 passeggeri, 4000 tonnellate di merci e 3000 tonnellate di posta. Oltre alle linee regolari, hanno funzionato numerosi servizi per località sprovviste di qualsiasi mezzo di comunicazione, come le regioni poco abitate dell'Asia centrale e della Siberia settentrionale.

La Russia si è servita inoltre dell'aviazione civile per lavori agricoli: semina aerea di 126.000 ettari di terra; distruzione di insetti su una superficie di 411.000.000 ettari; sorveglianza contro gli incendi di boschi su un territorio di 23.000.000 ettari.

Nel campo sanitario, l'aviazione è stata impiegata per il trasporto di medici e di malati e per importanti provvedimenti profilattici, come la lotta contro gli insetti propagatori di febbri malariche.

Nuovi progetti sono allo studio dell'aeronautica civile sovietica: creazione delle linee Mosca-Vladivostok, Mosca-Baku, Mosca-Tashkent, che uniscono la capitale alle città più lontane dell'Unione; linea periferica dell'Artico, che costeggia la Siberia occidentale, lungo lo stretto di Bering e collega Arcangelo col Camciatca.

Continuano poi le esperienze e gli studi intesi a rendere di pratica utilità i «treni aerei», vale a dire i trasporti per via aerea costituiti da un aeroplano con motore, trainante, mediante cavo, una serie di velivoli senza motore (alianti o aerovelieri). Alle notizie già fornite in proposito su questa rubrica aggiungiamo quella relativa ai preparativi che si stanno attualmente effettuando per sperimentare un treno aereo costituito da un velivolo motore rimorchiante nove alianti. Gli alianti verranno rimorchiati a quote diverse per evitare il pericolo di collisione; ciascuno di essi potrà essere distaccato dal convoglio nei

pressi delle località designate ed il relativo pilota non dovrà effettuare altro che la manovra di atterraggio.

Il nuovo esperimento sarà compiuto sul percorso Mosca-Irkutsk e cioè su una distanza di circa 5500 km. Gli esperimenti tendono a poter utilizzare detto sistema per il trasporto di espressi e di pacchi postali.

Linea aerea Polonia-Palestina.

Dato il crescente movimento a carattere turistico fra la Polonia e la Palestina, è in corso di organizzazione una linea aerea di comunicazione fra i due Paesi. Sono stati finora presi in considerazione due differenti progetti: il primo prevede il prolungamento dell'attuale linea Varsavia-Bucarest-Salonicco, con le seguenti tappe successive: Atene, Rodi e Gaza in Palestina; il secondo contempla la creazione di una linea di collegamento Varsavia-Leopoli-Budapest-Atene-Gaza.

Sulla nuova linea sarebbero adibiti velivoli azionati da tre motori e la distanza sarebbe percorsa in 16 ore di volo effettivo con soste notturne. Successivamente la durata effettiva del volo potrà essere ridotta a sole 12 ore mediante l'uso di velivoli più veloci.

Altri progetti di estensione della rete aerea polacca di comunicazioni sono in corso di organizzazione e verranno attuati nella prossima estate.

Argentina - L'aviazione civile nel 1934.

La direzione dell'aviazione civile argentina comunica le seguenti cifre relative all'attività dell'aviazione mercantile del paese nel 1934:

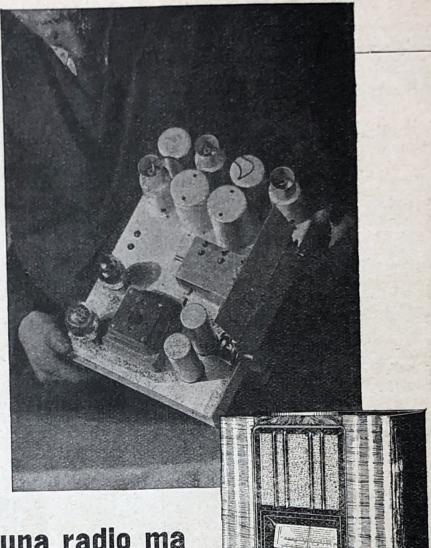
chilometri percorsi	861.832
passeggeri trasportati, n.°	6.166
ore di volo	4.844
voli eseguiti	1.467

Nuova rotta aerea attraverso il Sahara.

Il Governo francese dedica particolari cure all'organizzazione di una nuova rotta aerea collegante l'Algeria con le regioni al sud del Rio de Oro e col Sudan francese, attraverso il deserto del Sahara. Esistono già aerodromi militari tra Tindouf e Dakar nel Senegal e cioè a Magren, Akedit Lil, Atar e a San Luigi del Senegal. Allorchè questa rotta sarà organizzata, i velivoli dell'« Air France » potranno volare da Tolosa a Dakar sempre su territorio francese senza sorvolare Rio de Oro.

Parallelamente, si sta studiando l'organizzazione di una linea automobilistica ed aerea fra il Marocco e l'Africa Occidentale Francese.

Nella zona sahariana è in corso di costruzione un grande faro, che sarà visibile a 95 km. di distanza, primo di una serie di sei che dovranno guidare il volo notturno degli aviatori transahariani e orientare gli automobilisti e le tribù nomadi che preferiranno tra-

sferirsi di notte per sfuggire al caldo torrido del giorno.

Ogni faro sarà alto oltre trenta metri e la sorgente luminosa sarà alimentata, in apposito apparecchio, da un combustibile speciale che può ardere per due giorni di seguito senza bisogno di sorveglianza o di rifornimento.

Linee aeree sul Pacifico.

Centinaia di isole nell'Ovest del Pacifico, potranno presto essere colonizzate da pionieri britannici. Una conferenza per discutere un sistema di linee aeree transoceaniche che possa permettere questa colonizzazione, ha avuto luogo recentemente nella Nuova Guinea. La conferenza è stata indetta dalla Guinea Airways Ltd., compagnia inglese di trasporti aerei facente servizio sull'isola stessa.

Il progetto prevede l'organizzazione di un servizio regolare di trasporti aerei collegante la Nuova Guinea con le isole Norfolk, Gilbert, Ellice, Salomone, Figi e Tonga. Tutte queste isole sono ricche di vegetazione e di minerali. Solo la mancanza di comunicazioni rapide tra esse ed i mercati della civiltà ha impedito la loro colonizzazione intensiva. Le isole principali sono ora servite soltanto da vapori che passano ogni cinque settimane, provenienti da Sydney.

È stato previsto che, con l'inizio di servizi aerei, da 200.000 a 300.000 coloni bianchi potrebbero eleggere la loro dimora negli arcipelaghi al largo dell'Australia e delle Indie Orientali. La merce potrebbe essere spedita in Australia e da lì rispedita negli Stati dell'Ovest, a Burma e nell'India.

Statistiche americane.

Una statistica interessante è quella recentemente pubblicata dalla direzione dell'aviazione civile americana. Sui 122.775.046 abitanti degli Stati Uniti (censimento 1933), 53.751.593, ossia il 43 %, vivono in agglomerazioni direttamente servite da linee aeree regolari. I 42.440 chilometri delle linee aeree interne collegano 1506 città, utilizzando 206 dei 1203 aeroporti federali degli Stati Uniti.

La direzione dell'aviazione civile degli Stati Uniti ha poi pubblicato i seguenti dati statistici sul traffico 1934 in confronto con quelli del 1933:

	1933	1934
merci con servizio espresso, kg.	685.000	967.600
chilometri percorsi	74.489.700	65.911.600
passeggeri-km.	279.211.000	302.327.000
passeggeri, n.°	461.743	493.141

Nel 1934 sono stati trasportati sulle linee estere 99.627 passeggeri, 597.148 chilogrammi di merci e sono stati volati 12.603.000 chilometri.

36 Fotografie in un rotolo di pellicola Super Sensitive o Panatomic per Lire 16

Anche Voi

potrete fare della fotografia 35 mm., che prima d'oggi era privilegio di pochi,

col nuovo KODAK "Rétina"

Obbiettivo Xenar · Otturatore Compur a 1/300 di sec. · Contatore automatico · Mirino ottico a traguardo.

Fotografie d'interni, anche alla luce artificiale....

Fotografie di notte, all'aperto....

Fotografie di soggetti in movimento...

Voi sognavate di poter eseguire istantanee in casa, nella dolce atmosfera famigliare e con qualunque illuminazione? Oggi lo potete fare grazie al nuovo Kodak Rétina. Vorreste riuscire nella fotografia di notte all'aperto? Con il Rétina e la pellicola pancromatica SUPER-SENSITIVE, nulla di più facile.

Vi piacerebbe eseguire fotografie a teatro? È un'altra possibilità che il Rétina vi offre. Desiderereste infine conservare il ricordo delle più attraenti manifestazioni sportive? Con il Rétina potrete "cogliere" con rapidità stenografica qualunque soggetto sportivo o scena di movimento che vi interessi.

Chiedete ad ogni buon negoziante di articoli fotografici l'opuscolo illustrativo "CON IL RÉTINA IN CASA E FUORI"

"Retina" La fotografia 35 m/m "alla maniera KODAK"

La guerra aerea e la popolazione civile.

La guerra aerea con i suoi orrori, i suoi pericoli, le sue devastazioni, è — si può dire — l'argomento del giorno. Tutti gli Stati proseguono febbrilmente nella organizzazione delle misure atte ad eliminare, almeno in parte, i danni delle probabili incursioni sui grandi centri abitati. In questa opera di attrezzatura difensiva ciò che maggiormente conta è la disciplina degli abitanti e la rigida loro osservanza alle disposizioni emanate dalle autorità preposte alla difesa stessa. Tale disciplina non può essere ottenuta se non con la comprensione da parte dei profani di ciò che può essere la reale efficacia di un bombardamento aereo.

Anche la Germania — che da tempo organizza la difesa aerea e contraerea territoriale — sta diffondendo nelle popolazioni ammaestramenti in proposito. Interessante sotto tale aspetto è stata la manovra per la difesa aerea di Berlino svoltasi il 20 marzo u. s. Durante tale manovra, che ebbe lo scopo di esperimentare praticamente il complesso delle norme emanate dai comandi di polizia per lo spegnimento delle luci in caso di allarme aereo, per la sospensione della circolazione stradale, per la occupazione dei locali di rifugio, per l'affluenza delle squadre di soccorso, delle squadre antigas, dei pompieri, ecc., furono effettuate artificiosamente speciali distruzioni per dare effettivamente in alcune zone della città lo spettacolo di rovina e di desolazione che offrirebbe la guerra aerea. La fotografia dimostra i danni che provocherebbe in una grande arteria cittadina lo scoppio di una bomba aerea.

IN UNA VIA DI BERLINO: EFFETTI D'UNA MANOVRA AEREA.

Motore ad aria liquida.

È attualmente allo studio, nel Giappone, un motore di aviazione ad aria liquida, creato secondo questo principio sulla base d'un motore ordinario. L'aria liquida sarebbe contenuta in piccoli serbatoi metallici isolati ed il funzionamento sarebbe fondato sulla trasformazione dell'aria liquida in gas, durante il suo passaggio in una camera alla temperatura dell'aria ambiente. La pressione risultante sarebbe trasmessa ai pistoni dei cilindri d'un motore costruito secondo i principî usuali. La temperatura di funzionamento del nuovo motore sarebbe inferiore a zero gradi.

L'aeroplano senza ali e senza elica.

A Washington un ingegnere ha ideato uno strano tipo di aeroplano senza ali nè eliche, le quali sono sostituite da pale fissate sopra dischi metallici che il motore fa girare. I dischi a pale girevoli sono quattro, due per lato, più grandi quelli sul davanti. L'inventore ritiene che il volo possa essere reso così più sicuro, ed anche possibile a velocità ridotta e con atterraggi facili.

CINQUANT^mo ANNIVERSARIO
DELLO STATO DEL CONGO

VISITATE, DALL'APRILE AL NOVEMBRE, BRUXELLES E LA SUA ESPOSIZIONE UNIVERSALE E INTERNAZIONALE 140 PALAZZI E PADIGLIONI - 30 NAZIONI PARTECIPANTI - APOTEOSI DEL-L'ELETTRICITÀ E DELLA RADIO-ELETTRICITÀ

ESPOSIZIONE DI ARTE ANTICA
CAPOLAVORI INTERNAZIONALI E DEL-L'ARTE BRUSSELLESE DAL 1400 AL 1900

CONGRESSI
MANIFESTAZIONI ARTISTICHE E SPORTIVE

NUMEROSE FACILITAZIONI E RIDUZIONI SULLE FERROVIE
PER INFORMAZIONI, PROSPETTI E PIANTE, RIVOLGERSI: AI SIGG. AGENTI DIPLOMATICI E CONSOLARI BELGI, ALLE CAMERE DI COMMERCIO BELGHE, ALL'AGENZIA DELLA SOCIETÀ NAZIONALE DELLE FERROVIE BELGHE A MILANO: VIA MANZONI, 23 ED A TUTTE LE AGENZIE DI VIAGGI
Comitato Esecutivo dell'Esposizione:
51, Avenue des Arts, BRUXELLES

VISITATE LE REGIONI TURISTICHE DEL BELGIO

BRUXELLES 1935

VARIE

Interessanti restauri sul Canal Grande.

Le particolari condizioni edilizie di Venezia, sulle quali influiscono fenomeni naturali — quali la marea e il moto ondoso provocato dallo spostamento dei natanti — di cui non sempre tennero conto i maestri costruttori dei secoli passati, spiegano come taluni palazzi, veri gioielli d'arte, abbiano subito così gravi minacce alla loro struttura muraria da rendere necessarî delicati e difficili restauri.

Si stanno in questi tempi ultimando importantissimi lavori che ridarranno al Fondaco dei Tedeschi — ora sede delle Poste e Telegrafi — e alla mole lombardesca dei Camerlenghi, che ospita l'Ufficio Tecnico di Finanza, la loro primitiva bellezza e una assoluta sicurezza statica.

Contemporaneamente a questi restauri si è provvisto a rinforzare le fondazioni di quel gioiello dell'arte gotica veneziana che è la Ca' d'Oro, mentre in «volta de Canal» e cioè in quel tratto del Canal Grande verso il bacino di S. Marco in cui le acque volgono il loro corso, si arginò con prontezza di lavori lo spostamento discensionale della marmorea facciata di Ca' Balbi.

Altri lavori importantissimi sono stati compiuti in questi mesi a Ca' Pesaro e a Ca' Rezzonico, le superbe moli secentesche del Longhena destinate la prima ad accogliere la Mostra del Tiziano e l'altra il Museo Permanente del Settecento Veneziano.

In tutti gli edifici menzionati dovettero essere rifatte le fondazioni che, per la mancanza di pozzolane o di malte eminentemente idrauliche, si erano slegate negli elementi costitutivi; si provvide poi a gettare le fondazioni dei muri interni che poggiavano finora su zatteroni di larice o semplicemente sul fango. Consolidate le fondazioni che risultano ora costituite da enormi travi di cemento armato, si provvide a rinnovare le murature e a costituire un sistema di anelli in cemento cosicchè ogni edificio risulta nella sua struttura base come una gabbia di cemento sulle cui sbarre poggiano i muri, mentre la parte architettonica lasciata integra anche laddove presenta degli strapiombi fa corpo col resto del fabbricato a mezzo di invisibili prese di bronzo.

Così la tecnica più moderna è posta al servizio dell'arte, per conservare nella loro integrità i mirabili capolavori che riflettono nelle acque del «Canalazzo» le loro prodigiose architetture.

Gli oleodotti dell'Iraq.

La *Rivista Italiana del Petrolio* nel suo numero di marzo si occupa della titanica opera che permette di trasportare il petrolio dalla Mesopotamia alle rive del Mediterraneo mediante due linee di oleodotti della lunghezza complessiva di 1850 km. e del costo di dieci milioni di sterline. Le quindici potenti stazioni destinate a convogliare attraverso gli oleodotti quattro milioni di tonnellate di petrolio greggio all'anno, comprendono case di abitazione munite di ogni conforto e sono collegate da quattro linee doppie telefoniche e da una telegrafica. Ogni stazione è pure provvista di apparecchio radio trasmittente e ricevente. Tre aeroplani sono in servizio presso l'Iraq Petroleum Company per assicurare la sorveglianza e la protezione delle linee.

Per comprendere le gravissime difficoltà incontrate nella costruzione di questi oleodotti basti pensare che per più di due terzi del percorso le condutture attraversano un terreno arido e desertico, in parte con fondo roccioso e fortemente accidentato. L'apertura delle trincee per il deposito delle tubazioni venne effettuata a mezzo di perforatrici elettriche e di esplosivi.

La lotta contro la polvere: un aspiratore stradale.

I dirigenti il servizio di nettezza urbana di Hannover hanno in questi giorni iniziato gli esperimenti con una nuova macchina, la quale è una combinazione fra la spazzatrice e il comune aspiratore, in proporzioni naturalmente gigantesche. Un rullo a spazzola rimuove la polvere che alcuni tubi aspirano immediatamente e convogliano in apposita camera ermetica sistemata nell'interno del carro.

La nuova macchina deve servire a sopprimere quell'inafferrabile flagello che insidia tutto: occhi, narici, polmoni e cose. Essa percorre 15 km. all'ora, vale a dire che in una giornata lavorativa di sette ore può spolverare 100 km. di strade.

Questa è universalità!

Rollfilm

Rapidissimo maneggio e trasporto automatico della pellicola! Correzione della parallasse fino alla distanza di presa di cm. 30.

Lastra

Sviluppo di singole lastre. Riproduzioni a distanze fino a cm. 18 e fotografie micro.
Prese difficilissime!

Pellicola cine

Materiale a buon prezzo.
Fotografie stereo e panoramiche!
Tutto ciò è garantito dalla precisione F.& H. - già provato 140.000 volte.

Rolleiflex

COMPUR

Rolleiflex Rolleicord

Rivolgetevi al Vostro fornitore di articoli fotografici!

FRANKE & HEIDECKE · BRAUNSCHWEIG

ING. IPPOLITO CATTANEO GENOVA

PIAZZA 5 LAMPADI 17

Strana domanda, direte Voi! Distruggere pazzamente un pneumatico? No; gli oggetti delicati devono essere trattati con precauzione. È strano però che noi spesso usiamo troppo poche cautele nei riguardi del nostro corpo.

Pure il nostro organismo è un meccanismo infinitamente più perfetto e più sensibile, il cui regolare funzionamento riveste importanza ancora maggiore, in quanto tutto il nostro benessere e tutti i nostri guai dipendono dal modo con cui esso funziona.

Sonni agitati o riposo insufficiente, nervi deboli, stomaco sensibile, ecc., sono dei segnali inequivocabili che noi non trattiamo il nostro corpo con le dovute cure. Disturbi di questo genere possono avere come causa un uso eccessivo di caffè. I medici sono unanimemente d'accordo sull'azione dannosa della caffeina sull'organismo.

Se volete essere di nuovo freschi e riposati come lo eravate una volta, usate Moka Hag, il caffè depurato di caffeina garantito innocuo.

Moka Hag è stato la salvezza di molti, e può essere utile anche per Voi. Moka Hag, miscela selezionata di caffè extrafini, è insuperato quanto a gusto e aroma. Esso viene raffinato e depurato della dannosa caffeina. Voi potete usare Moka Hag a Vostro piacimento anche in ore avanzate della notte. Esso è garantito decaffeinizzato, salvaguarda il sensibile meccanismo del Vostro cuore e non causa alcun fenomeno d'insonnia. Il barattolo chiuso al vuoto pneumatico garantisce la conservazione perfetta dell'aroma prezioso che si sviluppa durante la torrefazione.

Chi soffre di disturbi del sistema nervoso, non dovrebbe usare altro caffè all'infuori di Moka Hag. Moka Hag è delizioso ma assolutamente innocuo per il sistema nervoso e per i reni.

MOKA HAG CONSENTE IL SONNO - NON TURBA IL CUORE

ANNO XLI — Sommario del Fascicolo di Giugno — N. 6.

Abbonamento 1935: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione: Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L, 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale N. 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per Delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE
DEL
TOVRING CLVB ITALIANO

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA
ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10
Anno XLI - N. 6 Giugno 1935 (A. XIII)

L'OFFICINA LAVORA E PRODUCE

IL NUOVO VOLUME DELLA "GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA„ E L'"ATLANTE AUTOMOBILISTICO„

Della molteplicità e complessità delle imprese in corso d'attuazione da parte del Sodalizio i Consoci ebbero un'evidente dimostrazione nella rapida rassegna contenuta nella « Relazione del Consiglio per il 1934 » pubblicata nel fascicolo di maggio di questa Rivista. Alla brevità di tale sguardo annuale d'insieme vogliono supplire i frequenti articoli, in cui, secondo una tradizione che le è cara, la Direzione del Touring usa render conto delle varie iniziative e presentare le pubblicazioni che vengono maturando.

Completata nell'aprile la spedizione del volume « Toscana - parte II », è stato iniziato l'invio ai Soci del 4° volume della « *Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura* » dedicato alle *Stazioni Alpine della Venezia Tridentina, del Cadore e della Carnia.* (1)

(1) Com'è noto, della « Guida pratica » vennero pubblicati e distribuiti gratuitamente ai Soci i seguenti volumi: nel 1932, Parte I - *Le Stazioni al mare*, vol. I *Le Stazioni del Mar Ligure e del Mar Tirreno*; nel 1933, Parte I - *Le Stazioni al mare*, vol. II *Le Stazioni del Mare Adriatico, del Mar Ionio, di Rodi e della Libia*; nel 1934, Parte II - *Le Stazioni Alpine*, vol. I *Le Stazioni del Piemonte e della Lombardia*.

La Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura

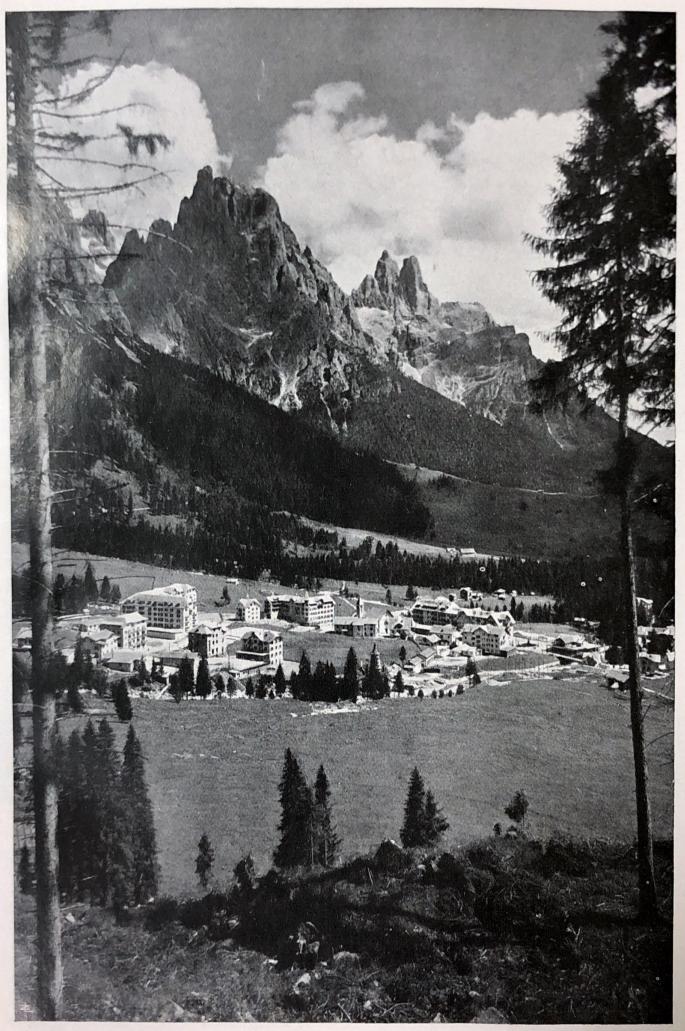
Una chiesetta dal campanile cuspidato alta nel fianco d'una valle folta d'abeti sullo sfondo d'un turrito bastione dolomitico: questa visione, che adorna la copertina del volume, pur rappresentando una precisa cappella in una ben determinata valle, è quasi un simbolo che bene suggerisce il contenuto. Fantastici scenari dolomitici, dense selve di conifere, praterie smeraldine inquadrano pressochè tutte le stazioni di villeggiatura che questa guida elenca, descrive e illustra nella loro innumerevole varietà, dai più celebrati luoghi di ritrovo estivi e invernali ai minuscoli riposti soggiorni a capo delle valli. Trentino, Alto Adige, Cadore e Carnia sono nomi che evocano alla mente di tutti bellezze naturali incomparabili, singolarità di costumi e di vita, ricchezza di strade e di comunicazioni, organizzazione alberghiera e turistica in genere progredita. Tutti questi elementi e particolarmente quelli di carattere pratico so-

(*fot. L. Fränzl*)

COLLE ISARCO E LO SCENARIO DELLE ALPI BREONIE.
(Dalla « Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura », Vol. IV).

no stati raccolti e disposti con attenta cura, come pennellate in un quadro, in modo da offrire a chi cerchi un luogo di soggiorno o di cura una viva e animata immagine delle località e, al tempo stesso, permettergli di giungere agevolmente alla comparazione imparziale e alla scelta giudiziosa.

Il primo capitolo, dedicato al Trentino, si apre con le visioni delle valli tributarie del Garda: la quieta Valle di Ledro, con la coppa celeste del suo laghetto; la valle del Sarca, con Riva e Torbole, inghirlandate di palme, di olivi e di cipressi, a specchio del Benaco, e Arco, cinta di giardini lussureggianti; le Giudicarie esteriori e la Val Rendena, dai lindi villaggi sparsi in un paesaggio idillico fino a Madonna di Campiglio, aristocratica stazione di soggiorno estivo e di sport invernali, fra la Presanella e il Gruppo di Brenta; la Valle di Molveno, dove il più azzurro lago del Trentino rispecchia le fantastiche Dolomiti di Brenta, croce e delizia degli scalatori di tutto il mondo. Seguono, sulla destra dell'Adige, l'arioso altipiano di Brentonico; la romita Val di Cei col suo laghetto; l'altipiano di Fai, cui la funivia ha conferito nuova importanza turistica; la verde Anaunia, dagli stupendi belvedere, con la Mendola e i suoi grandi alberghi; e la Val di Sole, incoronata dai ghiacciai del Cevedale.

Poi è la volta del Trentino orientale, con gli altipiani di Serrada, di Folgaria e di Lavarone, folti di abetine; con l'ampia Val Sugana, ove s'affacciano i ridenti borghi della Valle di Tesino, e con la boscosa valle di Pinè. La valle dell'Avisio, che s'incunea in mezzo ai più bei gruppi dolomitici, offre una serie di stazioni notissime: Cavalese, Predazzo, Moena, Vigo di Fassa, Canazei, importante, quest'ultima, anche come centro di sport invernali. La strada del Passo di Rolle colle-

(fot. U. Gadenz)

S. MARTINO DI CASTROZZA.

(Dalla « Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura », Vol. IV).

ga la Valle di Fassa con l'alta Valle del Cismon, ov'è San Martino di Castrozza, elegante città di alberghi, in una verde conca, ai piedi delle sue celebri Pale.

Il primo saluto dell'Alto Adige ce lo dà Bolzano, adagiata nella fertile conca fra l'Adige e l'Isarco, cui il vigile interessamento del Governo Fascista prepara nuove fortune; segue Merano, città di soggiorno e di cura di fama mondiale, incantevole nido di pace e di serenità. Quindi, ci si spiegano dinnanzi i verdi paesaggi della Val Venosta dai pittoreschi borghi, fino al Passo di Resia, sullo sfondo scintillante dei ghiacciai della Pallabianca e del gruppo dell'Ortles. Nel cuore di quest'ultimo ci portano quattro valli molto interessanti: la Valle di Trafoi, percorsa dalla grande strada dello Stelvio; la Valle di Solda, elegante villeggiatura e centro alpinistico; la Val Martello, frequentata soprattutto da alpinisti e sciatori; e la solitaria Valle d'Ultimo. Verso la Pallabianca e verso il Similaun s'interna la lunga e selvaggia Valle di Senales; verso le Alpi Breonie conduce da Merano la Val Passiria; e nel cuore dei Monti Sarentini, da Bolzano, la valle omonima con Sarentino, curioso antico borgo.

Ancora da Bolzano, una ferrovia a dentiera sale, sulle tracce dell'antica strada romana, all' altipiano del Renon, festoso di boschi, di praterie, di ville, di aperti panorami. Percorrendo la via del Brennero, sostiamo a Bressanone, luogo di cura e di soggiorno; poi nella pittoresca Vipiteno dagli alti palazzi medioevali e, infine, a Colle Isarco, ai piedi del colle sacro. Le valli che s'aprono alla sinistra dell'Isarco ci riportano nel regno favoloso delle Dolomiti: la Val d'Ega, con lo stupendo lago di Carezza dalle acque di cupo smeraldo e col grandioso albergo; l'amena Val di Tires; gli ariosi altipiani di Fiè, di Castelrotto e di Siusi, stazione cara a poeti e ad artisti, con l'Alpe famosa, delizia di botanici e di sciatori; la ladina Val Gardena, con Ortisei, S. Cristina e Selva, graziose borgate, famose per i loro sapienti intagliatori; la Val di Fu tranquilla verde solitudine; infine, S. An in Monte con la bucolica Val d'Eores.

La scena varia, se risaliamo la Pust l'ampia, verde vallata della Rienza, fr Dolomiti e i monti del grande arco spar que alpino, toccando Brunico, capoluogo valle, Monguelfo, Villabassa e Dobbiaco, quentati luoghi di soggiorno, specie l'ult rinomato anche per gli sport invernali, e

CORTINA D'AMPEZZO E LA SUA CONCA.
(Dalla « Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura », Vol. IV).

fermandoci a S. Candido, quasi una cittadina allo sbocco della Valle di Sesto nella Pusteria. Fatta una punta verso l'estremo Nord, nelle Valli dell'Aurino, sostando a Campo Tures, graziosa sede estiva, e spingendoci fino a Casere, ai piedi della Vetta d'Italia, ritorniamo nel cuore delle Dolomiti, salutando i pittoreschi villaggi della Val Badia, le praterie fiorite, i boschi e le superbe vette del Sass Songher e del Sella. Poi, una diversione a S. Vigilio di Marebbe, serena conca cinta di vette ardite, per tornare in Val Pusteria e visitare altre tre convalli: la Val di Braies, dal suggestivo lago; la Val di Landro, con Carbonin; la Val di Sesto e il Pian Fiscalino.

Ora è il Cadore, l'alto bacino del Piave, che ci dispiega dinnanzi i suoi paesaggi cari a Tiziano. Anzitutto percorriamo le valli del- l' Agordino, note soprattutto agli alpinisti,

ma in continuo progresso anche dal punto di vista turistico: la Valle del Cordevole, con Agordo, Alleghe, dal suggestivo lago, e Caprile, continuata dalla Valle di Livinallongo, e con le sue convalli: la Val Sarzana, la Valle del Biois, la Val Pettorina, con Rocca Pietore ai piedi della Marmolada; e, infine, la Val Fiorentina, con Selva e Colle S. Lucia, punto di sosta degli alpinisti diretti alla superba muraglia della Civetta. Lasciato sulla sinistra lo Zoldano, la bella valle che porta ai piedi del Pelmo e della Civetta, risaliamo il corso del Piave; toccheremo così, dopo Perarolo, Pieve di Cadore, ov'è la casa di Tiziano, Lorenzago, S. Stefano e Sappada, incantevoli sedi estive tra pinete e praterie.

Percorrendo l' antica Strada d' Alemagna, lungo la Valle del Boite, per Valle, Borca e S. Vito, sbocchiamo nell'ampia conca solatia della « magnifica comunità » d' Ampezzo, a Cortina, stazione di soggiorno estivo e di sport invernali di fama mondiale, che alla bellezza del paesaggio unisce un attrezzamento tecnico e alberghiero di prim'ordine. Da Treponti seguiamo quindi a ritroso la Valle dell'Ansiei, toccando Auronzo, passando ai piedi delle Marmarole, scintillanti nel cielo, e arrivando a Misurina e al suo azzurro lago, dove ci ci si presenta lo spettacolo delle Tre Cime di Lavaredo, dei Cadini e del Sorapis. Il capitolo dedicato al Cadore si chiude con la visione del verde Comelico, a oriente del quale cominciano le Alpi Carniche.

Altre forme di montagne, altri aspetti di valli alpestri, altri tipi di case, di costumi, di vita troviamo in Carnia, regione gagliarda e serena, dove i luoghi di villeggiatura sono meno numerosi, hanno nomi meno risonanti, ma pure meritano di essere più frequentati. Percorrendo la valle principale del Tagliamento, si passano in rassegna le valli tributarie: quella del Degano, una delle più attraenti e pittoresche, la Pesarina dalle vecchie case caratteristiche, la Valcalda, ricca di pascoli e di boschi, quella del But, con Arta e Timau, e quella tortuosa del Chiarsò.

Il nostro viaggio ha termine in fondo alla selvosa Val Canale, a Tarvisio, fresca villeggiatura estiva e centro di sport invernali, situata in un ameno bacino, presso il confine d'Italia.

A prescindere dai miglioramenti, che l'esperienza acquisita ha consigliato di introdurre qua e là, nonchè dal maggior numero di località descritte e di illustrazioni, il nuovo volume non si differenzia dagli altri, e il metodo seguito non è stato differente da quello adottato sin qui.

Di ciascuna valle sono descritti in modo sintetico, ma con la maggiore evidenza possibile, i caratteri salienti, soprattutto per quanto riguarda la positura, il paesaggio e le risorse turistiche, con particolare riguardo alle strade e ai mezzi di comunicazione, presentando di questi ultimi, alla fine, un breve quadro, nel quale sono indicate le linee ferroviarie, tranviarie, automobilistiche ordinarie e di gran turismo, con le distanze o i tempi fra un luogo e l'altro. Di ciascuna località, dopo le notizie di ordine pratico riguardanti l'altitudine, il numero degli abitanti, l'esistenza o la mancanza delle principali comodità, è data una descrizione atta a caratterizzarne l'ambiente e a precisarne le risorse turistiche. Seguono le informazioni alberghiere, raccolte attraverso una minuziosa inchiesta, le notizie riguardanti gli sport e gli svaghi e, infine, sono indicati gli enti turistici locali, ai quali il lettore può rivolgersi per ulteriori dati e chiarimenti. Il testo è corredato da 12 cartine e piante e da 157 illustrazioni.

Con questo volume sarà completa la trattazione delle stazioni alpine; il prossimo sarà dedicato alle Stazioni Idrominerali, e con il sesto, dedicato alle stazioni sui Laghi, nelle Prealpi e nell'Appennino, si concluderà questa collana, che costituisce la più completa e la più particolareggiata rassegna dell'attrezzamento turistico del nostro Paese, opera d'informazione e di propaganda, che non sarà senza efficacia anche come stimolo al progresso dell'organizzazione ricettiva.

L'Atlante Automobilistico

Volge al termine un altro ingente lavoro, la pubblicazione della *Carta Automobilistica d'Italia al 200.000*. Oltre ai fogli N. 1-12, 14, 17 già pubblicati nel 1934, sono usciti di recente i fogli N. 13, 15, 16, 18, 19 e 20 che completano l'Italia Centrale e rappresentano quasi tutta l'Italia Meridionale. I rimanenti 10 fogli, dedicati alla Calabria, alla Sicilia e alla Sardegna, sono in corso d'incisione e saranno approntati prima della fine di quest'anno. Il Touring avrà così dotato il Paese di una Carta stradale modernissima de-

gna delle rinnovate strade d'Italia.

A complemento naturale della Carta Automobilistica d'Italia seguiranno *alcuni fogli*, in diversa scala, già in corso di redazione, *dedicati alla Libia*. La nostra Colonia, con la sistemazione della grande arteria costiera dal confine tunisino a quello egiziano, con la costruzione e l'adattamento delle carrozzabili e delle piste che si spingono fino al Fezzàn e a Cufra, offre al turismo e all'automobilismo un campo, le cui mirabili attrattive sono tuttora poco note.

QUADRO D'UNIONE DELLA CARTA AUTOMOBILISTICA D'ITALIA AL 200.000.
I fogli 1-20 sono in vendita; i rimanenti 10 fogli sono in corso di preparazione e saranno pubblicati entro l'anno corrente.

La preparazione di questa Carta Automobilistica, del tutto originale, ha richiesto un lavoro considerevole, sia per l'estensione (sono oltre 9 metri quadrati di superficie disegnata, mari non compresi), sia per l'accuratezza dei particolari del disegno, sia per la copia dei dati e delle informazioni che esso disegno esprime. Basti ricordare che le spese d'impianto (redazione, disegno, correzione, incisione) giungono a una cifra vicino al milione di lire e che i lavori iniziati al principio del 1933 si prolungarono per tre anni.

Delle ragioni che persuasero a creare questa nuova Carta e ne determinarono i caratteri è stato detto ampiamente nel fascicolo di agosto 1934. Basterà qui riassumere brevissimamente i criteri seguiti nella redazione, i quali debbono essere tenuti presenti per bene intendere la Carta.

Anzitutto, essendo creata appositamente per l'uso su strada, la Carta dà la preminenza alle strade, limitando la rappresentazione degli altri dati allo stretto necessario, compatibilmente con la chiarezza e con la facilità di lettura. Tutta la rete stradale carrozzabile, e cioè tutte le strade percorribili con automezzi, vi figurano coi loro particolari più interessanti per chi vi transita, come passaggi a livello, sovrappassaggi, sottopassaggi, ponti, traghetti, tranvie in sede stradale, pendenze e distanze, ecc.

Non tutte le strade, in una rappresentazione grafica che voglia essere chiara, possono avere il medesimo rilievo. Esse sono state perciò classificate, secondo un criterio che si può definire turistico, in sei categorie, a cui corrispondono altrettanti segni convenzionali: - 1) *strade statali*, contraddistinte dal tracciato largo, dal colore giallo e dal numero ufficialmente assegnato ripetuto in nero a fianco del tracciato; - 2) *autostrade*, distinte dal tracciato largo, colore giallo con una linea tratteggiata in mezzo al tracciato; - 3) *strade di grande comunicazione*, generalmente provinciali, distinte dal tracciato largo e dalla colorazione verde; - 4) *strade di comunicazione importante o di particolare interesse turistico*, generalmente provinciali o comunali in manutenzione provinciale, distinte dal tracciato stretto e dalla colorazione verde; - 5) *altre carrozzabili*, con traccia-

IL I VOLUME (ITALIA SETTENTRIONALE) DELL'ATLANTE AUTOMOBILISTICO D'ITALIA AL 200.000 (FORMATO CM. 17×27 CIRCA).

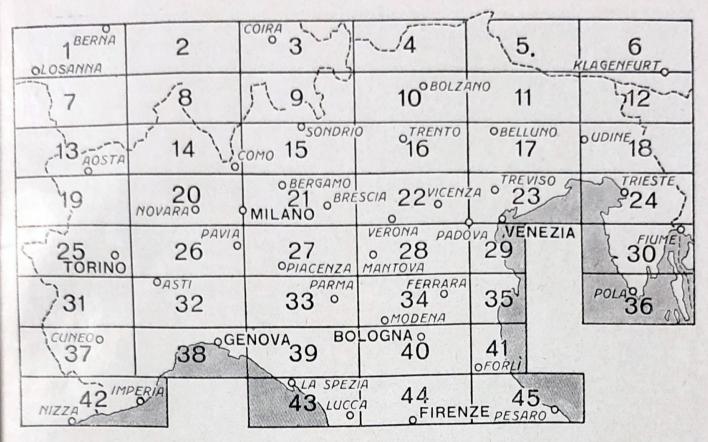
to stretto e senza colorazione; - 6) *strade non sempre praticabili o praticabili con difficoltà con automezzi,* rappresentate con una linea continua e una tratteggiata senza colorazione.

Dei *nomi* di abitati, acque, monti, ecc., vennero segnati solo quelli di maggiore importanza per l'automobilista. La *quota* altimetrica è stata posta accanto alle principali località e ai monti più elevati e, con particolare frequenza, lungo le strade nei punti di massima e minima altitudine, anche per fornire un'idea delle pendenze. Le *pendenze* vennero segnate sulle strade statali e su quelle di grande comunicazione in due gradienti, dal 4 al 7 % e oltre il 7 %.

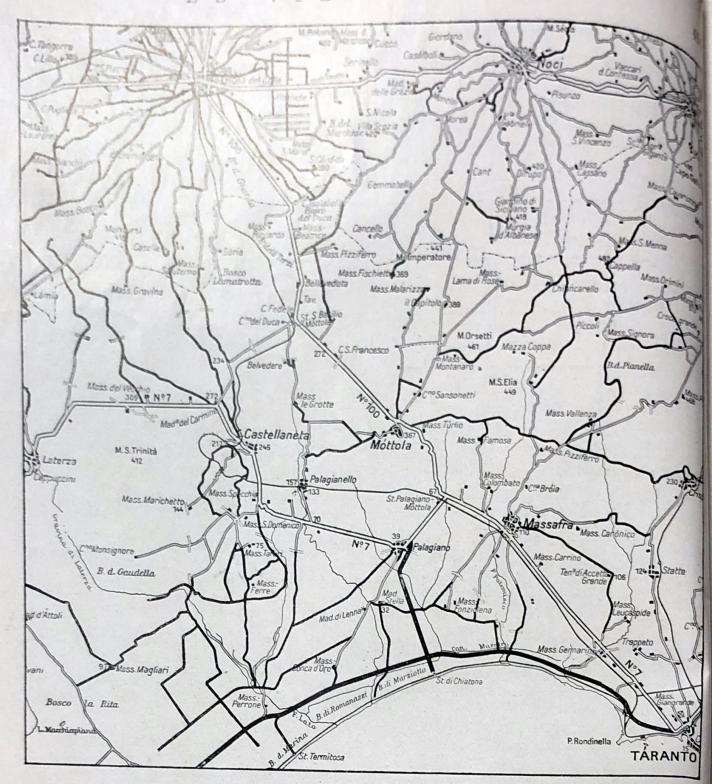
Le *distanze* indicate sono duplici: *parziali* tra capisaldi piccoli, e *complessive* tra capisaldi grandi, che corrispondono in generale a centri di notevole importanza. In margine sono segnate in rosso le distanze tra capisaldi compresi nel foglio e centri situati in fogli adiacenti.

Se la Carta è riuscita la più completa e la più aggiornata « situazione » della rete stradale italiana, ciò non si ottenne senza un'ampia diligentissima opera di ricerca e di controllo. Un primo abbozzo della nuova Carta venne disegnato sulla base delle Levate di campagna dell' Istituto Geografico Militare, al 25.000 e al 50.000, con l'aiuto del ricco materiale di carte, piante, tracciati e informazioni, raccolto dal Touring negli ultimi anni per altri scopi. Stralci dell' abbozzo vennero inviati in esame non solo alle Amministrazioni stradali, ma anche a gran numero di Podestà, Segretari Comunali, Enti e Consorzi di bonifica, Consoli e collaboratori del T. C. I.; e tutti gli interpellati, ben riconoscendo l' utilità generale dell'opera, hanno come in altre numerose occasioni risposto alle richieste con cortesissima premura.

Il risultato dell'inchiesta, superiore a ogni aspettativa, costituisce una riprova del meraviglioso fervore di opere che va estendendo i benefici economici e morali della strada a tutti i comuni del Regno e rinnovando con criteri adeguati al traffico enormemente cresciuto le grandi arterie nazionali e interregionali. S'intende che la quantità di nuove strade rivelate dall'inchiesta va aumentando via via che dall'Italia Settentrionale, da tempo fornita di una densa rete carrozzabile, si procede verso sud.

Vi sono zone, ove la densità delle strade venne addirittura raddoppiata, come è evidente, ad es., nello stralcio del foglio N. 20 riprodotto a pag. 410. Molte delle nuove strade hanno interesse puramente locale, ma alcune sono linee di vitale importanza, come la litoranea adriatica che congiunge finalmente la rete abruzzese a quella pugliese senza obbligare l'automobilista a internarsi per centinaia di chilometri nei monti abruzzesi e

QUADRO D'UNIONE DELLE TAVOLE DELL'ATLANTE AUTOMOBILISTICO D'ITALIA, VOL. I (ITALIA SETTENTRIONALE).

molisani. Non meno importanti, e dal lato economico e da quello turistico, la litoranea tirrenica da Salerno a Nicastro, già transitabile, e la ionica da Taranto a Reggio Calabria, ora percorribile in numerosi tronchi che verranno via via saldandosi. L'utilità del tronco Taranto-Nova Siri, prossimo all'inaugurazione, si rivela grandiosa, se si pensa che

RIPRODUZIONE RIDOTTA DI UNO DEGLI STRALCI DEL FOGLIO N. 19 (PRIMO ABBOZZO) RITORNATO DAL CONSOLE DI POMPEI, PROF. MATTEO DELLA CORTE.

RIPRODUZIONE RIDOTTA DI UNO STRALCIO DELL'INCISIONE (NERO) DEL FOGLIO N. 20.
Le strade in nero pieno sono quelle rivelate dall'inchiesta locale. La linea grande lungo la costa è l'inizio della strada litoranea ionica.

finora occorreva percorrere, invece dei 60 km. attuali lungo la costa, non meno di 341 km., internandosi per valli e per monti fino a Corleto Perticara, per riuscire verso il mare Ionio lungo la Valle del Sinni. La Calabria, che fino a poco tempo addietro solo una strada, e fra le più accidentate d'Italia, collegava alla Penisola, avrà così due altre grandi vie d'accesso, di gran lunga più comode. Le due litoranee costituiranno inoltre l'arroccamento d'un'infinità di tronchi trasversali isolati, finora rimasti pressochè inutili, e vi immetteranno il flusso vivificante del traffico automobilistico.

Un apporto particolarmente ricco alla rete stradale è dato dalla bonifica, che ha come presupposto essenziale la costruzione di strade che permettano agli uomini e alle macchine di penetrare nei terreni da riscattare. A questo riguardo sono particolarmente grandiose le reti costruite dall'Opera Nazionale per i Combattenti nell'Agro Pontino, nel comprensorio di Licola e Varcatura, a Coltano, a S. Cataldo presso Lecce, alla Stornara presso Taranto, a S. Luri in Sardegna; quelle del Consorzio per la Bonifica e Trasformazione Fondiaria della Capitanata con sede a Foggia, dell'Ispettorato per la Maremma To-

scana (Grosseto), dei Consorzi riuniti di Bonifica della Campania, delle Bonifiche Calabresi (Catanzaro), del Consorzio di Bonifica della Piana di Catania (Catania), ecc.

Assai spesso l'inchiesta si riferisce a particolari minuti, sia una variante che corregge una curva o evita un passaggio a livello, sia una strada di circonvallazione che esime dalla traversata d'un borgo stretto e affollato, sia un cavalcavia, un ponte, una galleria, un ufficio doganale, ecc. Nè fu trascurata la retta grafia dei nomi, nè la scala dei caratteri adottati per la scrittura dei nomi; come pure si dovette tener conto dei mutamenti avvenuti nei confini delle province.

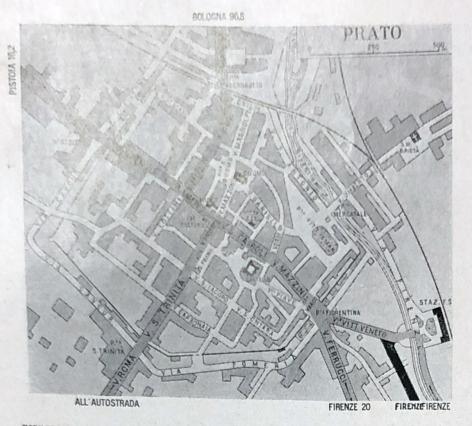
La nuova Carta è resa viva e parlante da una bene intonata gamma di colori e ha incontrato l'approvazione entusiastica degli automobilisti. Il taglio dei fogli (non superiore ai cm. 50 × 105), stampati su tenace carta canapina espressamente fabbricata, è comodissimo, giacchè, piegato in due nel senso dell'altezza e più volte in quello della lunghezza, uno di essi misura circa cm. 25 × 11, nè occorre spiegarlo per la consultazione.

Fin dall'impostazione dell'opera, il Touring si proponeva di pubblicare anche un'edizione in forma d' Atlante, indubbiamente più comoda e meno soggetta a essere smarrita e a deteriorarsi. E a breve distanza dalla prima pubblicazione dei fogli, vennero iniziati i lavori per questa speciale ristampa. Recentemente è uscito il *I volume* di tale *Atlante Automobilistico d'Italia,* che comprende tutta l'*Italia Settentrionale* dalla Vetta d'Italia a Firenze. La rappresentazione di questo territorio, che alla scala di 1:200.000 misura un'area di m. 1.80 per 3.15, invece che in 12 fogli, è qui divisa in 45 tavole, che si succedono e sono numerate da sinistra a destra e dall'alto in basso, secondo il quadro d'unione riprodotto a pag. 409. Le tavole corrispondono in tutto ai fogli; essendo state stampate in questi ultimi mesi, esse presentano però già qualche correzione e qualche maggiore aggiornamento.

L'Atlante Automobilistico d'Italia offre inoltre una primizia che costò parecchi mesi di lavoro: le *piante di città per gli attraversamenti* (106 in questo primo volume), stampate a 4 colori sul verso delle tavole. Si tratta di piantine fortemente schematizzate, che trascurano, cioè, taluni elementi per mettere in luce le indicazioni essenziali per l'automobilista. Così non tutte le vie, specialmente nelle parti centrali, sono state rappresentate: sono stati di massima indicati solo i nomi delle vie e piazze più importanti e quelli dei principalissimi monumenti e uffici pubblici. Le linee in colore giallo indicano le grandi vie di attraversamento. Nel tracciare queste linee si è tenuta presente la necessità di evitare, ove possibile, le vie strette e affollate dei centri urbani, avviando gli automobilisti di preferenza sulle vie periferiche, generalmente ampie, comode e libere da prescrizioni limitatrici del traffico. Vennero pure indicate le prescrizioni di divieto di transito e di senso unico in vigore in molte città. È un complesso di piante accurate nella sostanza, nel disegno e nell'esecuzione, quale neppure il T. C. I. aveva ancora adunato in un solo volume.

UNA CORREZIONE DELLA STATALE N. 113 (SETTENTRIONALE SICULA) PRESSO BAGHERIA, COSTRUITA PER ELIMINARE DUE PASSAGGI A LIVELLO.

La segnalazione è dovuta alla Direzione Compartimentale di Palermo dell'A. A. S. S. e al Console di S. Flavia, avv. cav. V. G. Mistretta. La carrozzabile in costruzione che contorna il promontorio di Monte Catalfano venne segnalata dall'Ufficio del Genio Civile di Palermo e dal Console di S. Flavia.

Nel determinare il prezzo di questo Atlante, il Touring non si è scostato dalle sue tradizioni. Considerando quanto sia utile che anche questa pubblicazione trovi ampia, generale diffusione tra i Soci e nel pubblico

RIPRODUZIONE RIDOTTA DELLA PROVA DELLA PIANTA DI PRATO CON UNA CORREZIONE (STRADA IN NERO PIENO) DEL CONSOLE ING. A. PASSI.

degli automobilisti, ha stabilito una cifra che non costituisce che un rimborso delle spese vive incontrate e che, d'altra parte, non supera il costo di poche decine di chilometri percorsi in auto. La Direzione del Sodalizio confida che il modesto prezzo richiesto contribuirà a far sì che molti automobilisti vorranno munirsi di quest'opera creata per loro. Sarà il plauso migliore per coloro che hanno voluto questa *Carta dell'Automobilista italiano*.

Nella prefazione all'Atlante, la Direzione del Touring rivolge ai consultatori la preghiera di collaborare al miglioramento dell'opera, facendo conoscere le loro osservazioni e proposte di correzioni. Tale invito rinnoviamo qui, ben sapendo che è solo con l'uso che una Carta rivela i suoi pregi e le sue deficienze. Si tenga inoltre presente che una Carta stradale non può essere perfetta, anche perchè il giorno stesso della sua pubblicazione essa risulta già arretrata di alcuni mesi, quanti ne intercedono fra l'apposizione delle ultime correzioni e aggiunte e la consegna da parte della legatoria, mentre i lavori stradali non hanno sosta.

Vogliamo ora rinnovare l'espressione della viva riconoscenza del Sodalizio a quanti contribuirono alla riuscita dell'opera: e, anzitutto, ricordiamo la collaborazione fra tutte cospicua data dalla Direzione Generale dell' Azienda Autonoma Statale della Strada, l'Ente tecnico e amministrativo a cui gli Italiani debbono il rinnovamento delle loro grandi strade e dalle dipendenti Direzioni Compartimentali; il contributo prezioso degli Uffici del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di tutte le provincie del Regno, che da lunghi anni, con l'invio incessante di tracciati e notizie, hanno dato e dànno modo al Sodalizio di mantenere aggiornate le sue varie pubblicazioni che trattano di strade; e, infine, quello degli Uffici Tecnici Municipali dei maggiori centri, che in particolare vollero fornire documenti per il disegno delle piantine di città e rivederne gli abbozzi; segnaliamo ancora le varie Sedi Provinciali del Reale Automobile Club d'Italia, che pure ci fornirono preziose indicazioni.

LA DIREZIONE GENERALE DEL T. C. I.

PREZZI:

CARTA AUTOMOBILISTICA D'ITALIA AL 200.000

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Ciascun foglio	L. 4.—	L. 5.—	L. 6,50
Per ogni foglio oltre il primo	» 4.—	» 4.20	» 4,50
Abbonamento ai 30 fogli	» 100.—	» 100.—	» 120.—

ATLANTE AUTOMOBILISTICO D'ITALIA AL 200.000

Vol. I (*Italia Settentrionale*)	L. 40.—	L. 43.—	L. 46.—
Vol. II (*Italia Centrale, Meridionale e Insulare*)		(in preparazione).	

TARCENTO, TRA LA PIANA UBERTOSA E IL MONTE.

IL VOLTO AGRICOLO DELL' ITALIA

FRIULI E GORIZIANO

Ha inizio con questo articolo la pubblicazione di una nuova serie intitolata « Il volto agricolo dell'Italia », affidata a persona che alla conoscenza specifica della materia congiunge brillanti qualità di scrittore: S. E. Arturo Marescalchi. L'iniziativa tende ad illustrare non soltanto le risorse della magna parens frugum, *come tali, ma la loro influenza sul paesaggio italiano, influenza che assume particolare importanza oggi che, per opera del Regime, intiere plaghe vengono redente e trasfigurate.*

PROVINCIA DI UDINE

Udine, valorosa e bella, ha il commosso ricordo di tutti gli Italiani. Ospitale e fraterna per gli Irredenti durante la vigilia, fu il cuore della Patria in armi dopo il 24 maggio 1915. Dal Re in grigioverde all'ultimo degli innumerevoli soldati contadini, la provincia di Udine — quarta fra tutte le consorelle per vastità di territorio — fu percorsa come forse nessun'altra mai in lungo e in largo negli anni della guerra. Pur nelle ore affannose dei cimenti, gli appassionati avranno guardato le belle campagne friulane che meritano ora di essere, prime, additate al turista e allo studioso per le interessanti loro caratteristiche: dalle lagune che portan segni dell'antica potenza romana e veneta e sono teatro di vaste opere di bonifica, alle pianure che conobbero dolori e gioie, martirii e vittorie nella grande guerra e ora fervono di meravigliosa attività agreste, alla montagna che copre i due quinti del territorio ed è tra le più belle e originali d'Italia.

Bella anche se mancano le altissime cime, i ghiacciai luccicanti, i placidi laghi alpini; bella per la varietà di paesaggi nei suoi tipi originali, nei motivi e nei rilievi caratteristici, nella splendida veste di prati e pascoli, di faggete e abetine, nella ricca flora che vanta specie ignote ad altre regioni nostre.

Originale anche perchè, forse per le abbon-

SALONE DEPOSITO DELLO STABILIMENTO PER IL TABACCO VIRGINIA BRIGHT, A GRIS (BICINICCO).

dantissime piogge di primavera e autunno, e per la natura delle sue terre e il gioco delle inclinazioni, la fascia montana coi suoi segni vegetanti di abeti, di faggi, di pini comincia assai più bassa che in ogni altra zona alpina. A trecento, a quattrocento metri scompare la vite ed appare la vera montagna, tanto che nei monti retrostanti la bella Tarcento si trova la « stella alpina » a 750 metri di altitudine soltanto. A 1500-1700 cessa del tutto la vegetazione arborea, e a 1900 tutta la flora alpina.

Provincia che mostra l'agricoltura in formazione con la conquista della terra alla laguna, alle paludi, all' acquitrino, sia l' agricoltura evoluta, intensiva di vaste zone costellate densamente di nitide case, sia quella estensiva del prato e del pascolo, e la povera coltura del monte.

Ma dovunque, una forte gente rurale, alta, robusta, prolifica, tenacissima nel più duro lavoro, sobria, resistente alle fatiche e agguerrita ai dolori, attaccata con fervido se pur silente amore alla sua terra che conobbe, più di altre, invasioni di barbari e di stranieri e tormento di guerresche vicende.

Gli anziani del mondo agrario sanno quali e quante benemerenze ha avuto il Friuli nel progresso dell'agricoltura e ricordano con venerazione i nomi dei Pecile, di Romano, di De Asarta e d'altri. L'Associazione agraria friulana, nata nel 1842 e costituita legalmente nel 1846, assunse la direzione del movimento: il suo Bollettino, apparso nel 1855, era fra le più antiche riviste agrarie italiane.

Non v'era ancora a quei tempi la Cattedra Ambulante di agricoltura; ma l'Associazione si profondeva in istruzioni e propaganda, con corsi di lezioni, con l'opera assidua svolta per profittare dei maestri elementari istruendoli in agraria (è da Udine che partì il primo movimento in questo campo) creando corsi rurali e di economia anche per le donne; con la zelante premura per gli allevamenti zootecnici, con le prime prove di aratura elettrica, con lo sviluppo di tutte le forme di cooperazione rurale. Il Friuli vanta antiche e solide benemerenze nella cooperazione agraria: Circoli agrari (che sono poi divenuti Consorzi), Casse rurali sociali, forni rurali, essiccatoi per bozzoli, cantine sociali, cooperative di tabacchicoltori, ecc.

Questo attivo e benefico movimento non è

LAVORI DI PICCOLA BONIFICA IN MONTAGNA NEI DINTORNI DI TOLMEZZO: TERRENO RIDOTTO A PRATO; IMPIANTO DI 2000 PIOPPI; NEI FOSSATI, COLTURA DI PATATE.

mai cessato. Una Cattedra ambulante provinciale di agricoltura con nove Sezioni e due speciali per caseificio e zootecnia; un'ottima Stazione agraria sperimentale, una Scuola agricola a Pozzuolo, costituiscono aiuti pregevoli per l'attività agricola della regione.

FABBRICATI DELLA MALGA GRANUDA (TARVISIO).

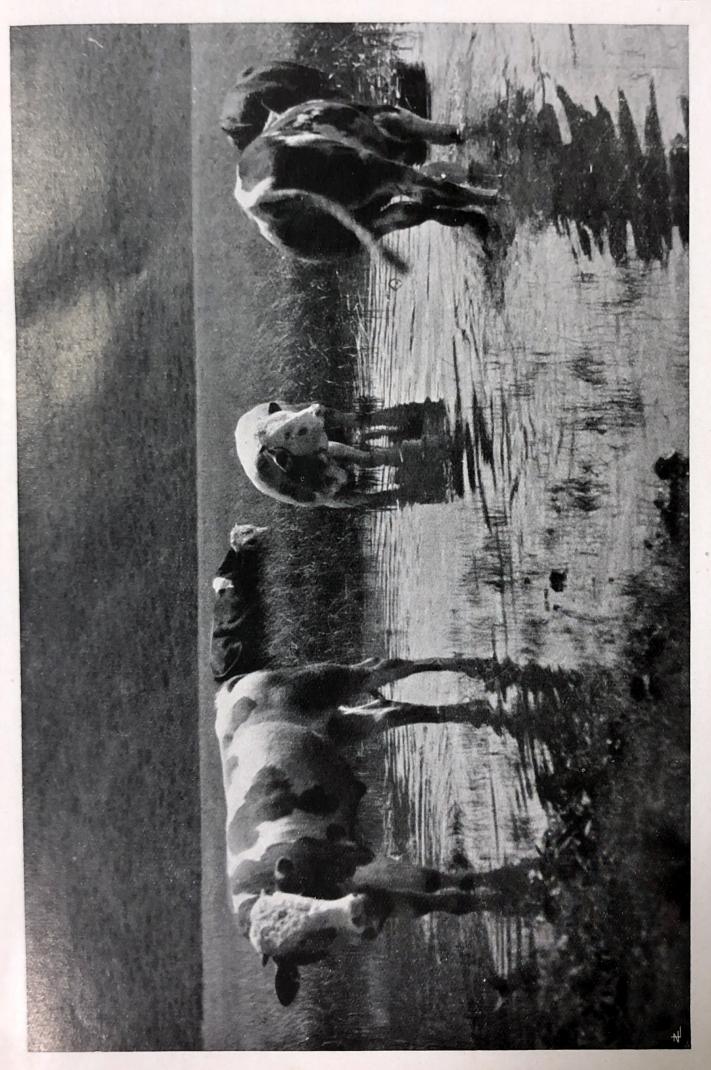
LATTERIA SOCIALE DI SEDEGLIANO - SALA DI LAVORAZIONE.

Il patrimonio zootecnico del Friuli, frutto di un paziente lavoro di selezione e dimostrazione di un razionale indirizzo di allevamento, ebbe una terribile scossa dall'invasione nemica. I 130 mila capi bovini si ridussero, alla fine del 1918, a 23 mila, rappresentati da vecchie mucche logore.

Durissimo fu il lavoro ricostruttivo dei primi anni; insidiato da periodi di siccità, da frequenti infezioni aftose, dalla comparsa periodica della sterilità, dalla diffusione di animali di ogni razza perchè urgeva avere bovini per l'alimentazione lattea e per il lavoro dei campi.

Ma ancora una volta il vigile amore dei friulani per la loro agricoltura si rivelò. Pur nella dolorosa vita di profughi, membri autorevoli dell'Amministrazione provinciale (l'opera degli on.li Spezzotti, Tullio e Morpurgo, non è dimenticabile) racimolavano in Toscana vitelle e giovenche della razza pezzata rossa; e perfino il Re, nel Suo gran cuore e nel Suo amore per i campi, aiutò. Furono distribuiti quegli animali, si sistemarono le stazioni taurine con il soccorso del Ministero delle Terre Liberate, si intensificarono le cure per dare un assetto soddisfacente alla zootecnia friulana seguendo subito un indirizzo meditato e razionale.

Raggiunta nel 1924 la saturazione quantitativa delle stalle, s'iniziò l'applicazione di un programma organico di perfezionamento a base di selezione funzionale.

La razza bovina che è onore e fortuna della provincia di Udine è la pezzata rossa friulana. Le premure degli allevatori e dei loro consiglieri sono tutte rivolte a conservare peso, precocità, attitudine all'ingrasso, allo scopo di incrementare il già ricco e promettente mercato di esportazione di vitelloni. Questi bovini giovani pesano a quattro anni 7 od 8 quintali; i buoi ingrassati arrivano a 11 e 12 quintali. Ma la razza è anche buona da latte. Il controllo, eseguito da due anni su di un primo migliaio di mucche selezionate, dà medie giornaliere da 7 a 12 litri di latte per circa 300 giorni, ciò che rappresenta dai 21 ai 36 quintali per capo e per

TORELLI ALL'ABBEVERATA, IN MALGA FESTONS (M. 1800).

anno. Si vuole arrivare presto alla media di almeno 25 quintali di latte col 4 per cento di grassi. Le latterie della provincia ne lavorano 600 mila quintali annualmente.

La terza attitudine, quella al lavoro, non è ancora del tutto a posto. I friulani si propongono tuttavia di rafforzarla con la selezione e l'alpeggio.

Intanto chi ha veduto i mercati-concorso di torelli di questa razza è rimasto assai favorevolmente impressionato pei risultati sorprendenti raggiunti. Ormai la regione si è emancipata dal bisogno di importare tori dall'estero. Anzi ne fornisce di proprî, ben selezionati, a province vicine e lontane.

La viticoltura friulana è decisamente orientata verso la qualità migliore. Un Consorzio di viticoltori produce e distribuisce ottimi porta-innesti selezionati e ne fa anche oggetto d'esportazione.

È vivo il fervore di ricostituzione a base di vitigni scelti, dietro i suggerimenti della benemerita Stazione di viticoltura di Conegliano. I vini così ottenuti, specie nelle zone collinari marnose nord-orientali, hanno notevoli doti di finezza, di corpo e di profumo. Tre Cantine Sociali sono sorte in questi ultimissimi anni — Cividale, Casarsa, Latisana — e meritano di essere citate a modello per la loro attrezzatura, l'organizzazione tecnica e i buoni prodotti. La provincia è ancora importatrice di vini da altre regioni; lo sviluppo enologico ha quindi del margine.

La coltivazione del tabacco ha nel Friuli un'importanza economica notevole; ma dimostra di svolgerne una di natura sociale, quando si vedono nelle zone a piccola proprietà, classiche per l'emigrazione, parecchie famiglie astenersi dal mandare all'estero i loro figliuoli, paghe di aver ottenuto di coltivare anche la modestissima superficie di un sesto di ettaro a tabacco.

Si cominciò undici anni or sono con un ettaro a tabacco Kentucky. Oggi si è a 145 ettari con 4 varietà: Kentucky, Nostrano del Brenta, Burly e Virginia Bright. Un'associazione di tabacchicultori del medio Friuli si è costituita per merito della Cattedra di S. Daniele; i soci sono aumentati in dieci anni da 32 a 450; il valore del prodotto, da 110 mila lire a 2 milioni e mezzo; la produzione, da 200 a 3000 quintali. Il Consorzio, a basi rigidamente cooperative e mutualistiche, è oggi un saldo organismo di grande importanza pel medio Friuli anche perchè dà lavo[ro] a oltre 200 persone per parecchi mesi dell'a[nno].

Il Consorzio, che nei primi anni prov[vedeva] per la cura dei tabacchi con locali in aff[itto], dispone ora di un magazzino generale a [...]gagna e di uno bellissimo a Gris di Bicin[icco], il quale ultimo nelle epoche di inoper[osità] pel tabacco serve ai viticoltori per farvi passire le uve destinate a migliorare vi[ni] a far vini passiti.

L'esperimento di coltivazione del taba[cco] Virginia Bright è una cosa assai interes[san]te. Questa varietà, di pura creazione am[eri]cana recente, conosciuta col nome di [...] *cured tobacco*, costituisce la base di molt[i ti]pi di sigarette inglesi e americane ed è il p[ro]dotto di più largo consumo negli Stati U[niti] d'America, in Inghilterra, nei Dominî Brit[an]nici e in Estremo Oriente.

Da qualche anno anche il pubblico gli [fa] buon viso. Se uno spiraglio può esservi [per] la esportazione del tabacco italiano, que[sto] è riservato più che ad altri al Virginia Brig[ht]. Quando si abbiano terreni silicei, magri[...]mi, ma compensati da piogge estive o da [ir]rigazioni, questa varietà può venir bene. [Es]sa esige poi una cura specialissima, al seg[no] che può dirsi un tabacco artificiale. Na[sce] infatti, dalla stessa varietà botanica che [dà le] foglie pei toscani e i virginia, purchè sia [fat]ta ingiallire la foglia, fissato il giallo an[che] all'essiccamento, con calore forte — che a[rri]va all'ultimo periodo fino a 85 gradi — [si] converte in un tabacco dolce con poca nico[ti]na e con un aroma speciale che richiama l['o]dor di caramella. Nel medio Friuli, dove [lo] scorso anno si tennero 15 ettari a coltu[ra] con questo tabacco e se ne ricavarono 2[...] quintali di foglia secca, promette di riusci[re] assai bene; quest'anno se ne coltivano g[ià] trenta ettari. Lo stabilimento di Gris di Bic[i]nicco, con 20 locali di cura, è — in mater[ia] — l'ultima espressione. Merita di essere v[i]sto e torna a lode di quei bravi agricoltor[i].

Dello spirito di associazione e di cooperati[]vismo che anima i Friulani molto si potreb[]be dire: senza dubbio è questa la regione do[]ve più salde radici ha la cooperazione rurale.

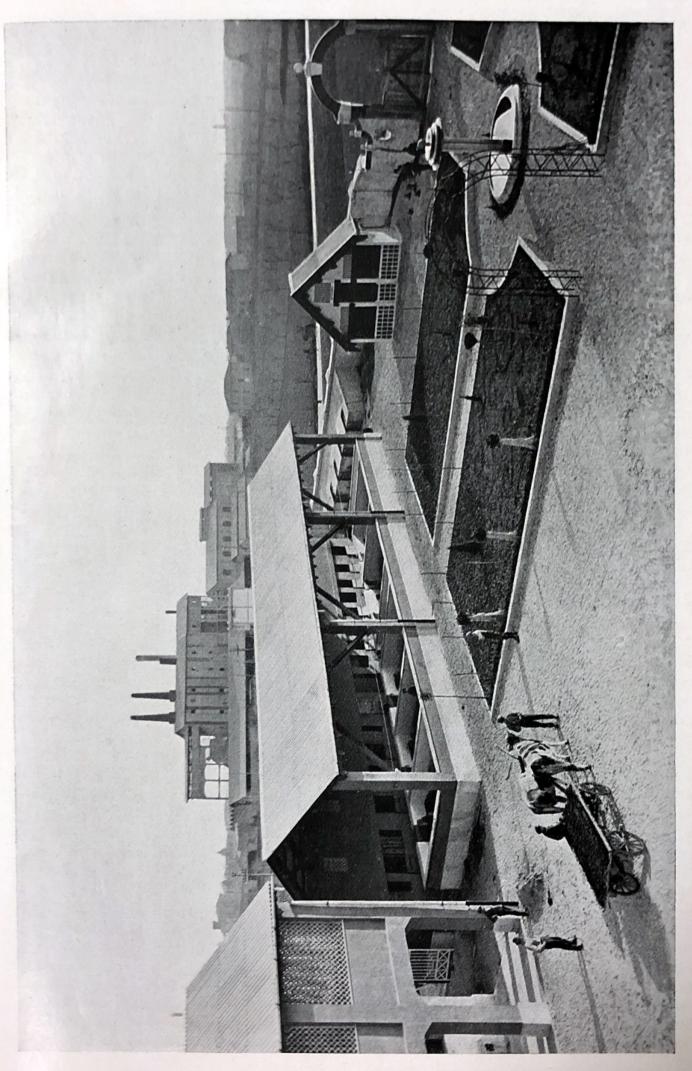
L'allevamento dei bachi pone in primo pia[]no l'attività e l'intelligente cura dei Friula[]ni, per le altissime rese unitarie, per la tecni[]ca economica che servì di esempio col « ca[]vallone » e lo « spezzone ». Allo scopo di far ricavare dagli allevatori un prezzo miglior[e]

ALPEGGIO DI BESTIAME BRUNO CARNICO IN MALGA « RIODA » (M. 1700).

BOZZOLI AMMASSATI NELL'ESSICCATOIO COOPERATIVO DI PALMANOVA.

di quello ottenibile sul libero mercato, la cooperazione intervenne facendo sorgere gli essiccatoi cooperativi. Ve ne sono 21 ora in provincia di Udine: un massimo. Quello di Cividale, che ha dodici anni ed un bilancio libero da ogni passività — organizzazione perfetta, visitata per studio da missioni francesi, spagnole, indiane — ha ammassato quest'anno 230 mila chili di bozzoli, cifra mai raggiunta, e continua, come gli altri essiccatoi cooperativi, ad applicare il motto « senza speculazione ». Non si vuole, così, snaturare il compito di queste istituzioni: difendere il prezzo dei bozzoli portati dai soci agricoltori, sì, ma giusto prezzo che lasci anche all'industria un equo margine.

Molto interessante è l'esperimento fatto dagli essiccatoi cooperativi friulani. Una filanda si era resa inoperosa a Codroipo: l'hanno affittata gli essiccatoi, e vi stanno filando una piccola porzione dei bozzoli raccolti nei vari stabilimenti. Le operaie hanno trovato così continuità di lavoro. Gli allevatori, attraverso le loro istituzioni, spingono la cooperazione fino alla prima trasformazione della materia da essi prodotta. È da augurarsi che l'esperimento riesca in pieno. Sarà una nuova via indicata dai bravi Friulani.

Anche nel frumento gli agricoltori udinesi sono stati i primi ad applicare concetti cooperativi negli ammassi e nelle vendite. È la benemerita Federazione agraria che ne ha preso la direzione. Quest'anno 550 mila quintali di grano, su di una produzione totale di 650 mila, sono stati ammassati cooperativamente; servono all'uopo tre silos e 150 granai, ne profittano 5054 agricoltori, ai quali si è dato l'anticipo di 90 lire per quintale. Sono sei anni che questo servizio funziona con crescente successo. La durata dell'ammasso varia da 5 a 8 mesi; le spese per quintale di grano e per mese oscillano intorno a 70 centesimi. Il vantaggio è stato sempre evidente. Ad esempio, lo scorso anno le quotazioni di mercato fino a settembre davano da 80 a 82 lire per quintale; gli ammassatori vendettero

VEDUTA PARZIALE DELLA COLONIA AGRICOLA DELL'ISTITUTO ORFANI DI GUERRA A RUBIGNACCO.

in media a 111; nel 1929 le quotazioni erano a 110-115, e si vendette a 133 in media.

Nel campo dell'industria del latte, va ricordato come il Friuli abbia meriti storici e interessanti in fatto di latterie sociali; ne ha oggi 500, molte delle quali semplicemente turnarie, e detiene tuttora il primato per questa produzione in Italia.

Non si può passare sotto silenzio l'esempio vivente dello spirito di saggezza dei Friulani anche nelle opere di bontà, e tacere dell'Istituto friulano Orfani di guerra di Rubignacco di Cividale, certo il più grande d'Italia. Fu titolo di onore e oggetto di infinito, fecondo amore del compianto conte Gino di Caporiacco, podestà di Udine e presidente della mirabile Istituzione.

Da 258 allievi nel 1921 è salito agli attuali 576. Fabbricati grandiosi, sani, razionalmente disposti; servizi accessorî completi; assistenza culturale, religiosa, sanitaria, sportiva, perfette; educazione fascista ottima, con Fasci giovanili, avanguardisti, balilla, giovani e piccole italiane, campeggi alpini e quant'altro occorre per la preparazione spirituale e fisica dell'Italiano nuovo.

Il motto dell'Istituto è questo: « I nostri padri sono morti per la Patria; noi impariamo a servirla ed onorarla », e la formazione dei giovani è curata fino a dar loro una preparazione professionale veramente efficiente. Vi sono reparti forniti di fucine e laboratorî ben attrezzati per panificio e pastificio, per calzoleria, per sartoria, falegnami, fabbri, meccanici, e v'è la colonia agricola con 54 presenti.

Tutti i reparti portano il loro contributo all'andamento dell'istituzione provvedendo per i propri bisogni intanto che gli allievi si addestrano in un'arte che sarà la loro occupazione futura. Nella colonia agricola non si formano i consueti spostati saputelli, ma le maestranze esperte, i contadini evoluti, resi istruiti in tutte le buone pratiche, dalla coltivazione erbacea alla vitifrutticola, dalla stalla agli allevamenti degli animali da cortile.

Magnifica e santa opera questa, che onora i fondatori, i bravissimi dirigenti e la nobile regione che l'accoglie.

Il vecchio Friuli, forte nella sua sana e austera gente, è tutto proteso verso il consolidamento della conquista agricola e il perfezionamento delle colture e degli allevamenti. Gli arriderà certo il benessere meritato.

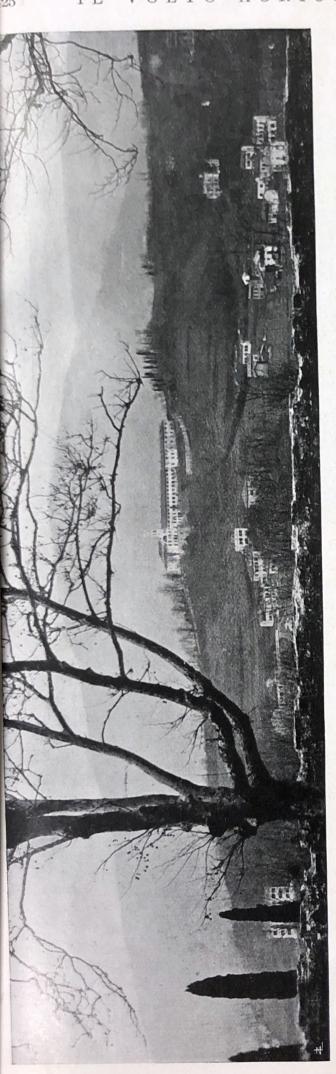
PROVINCIA DI GORIZIA

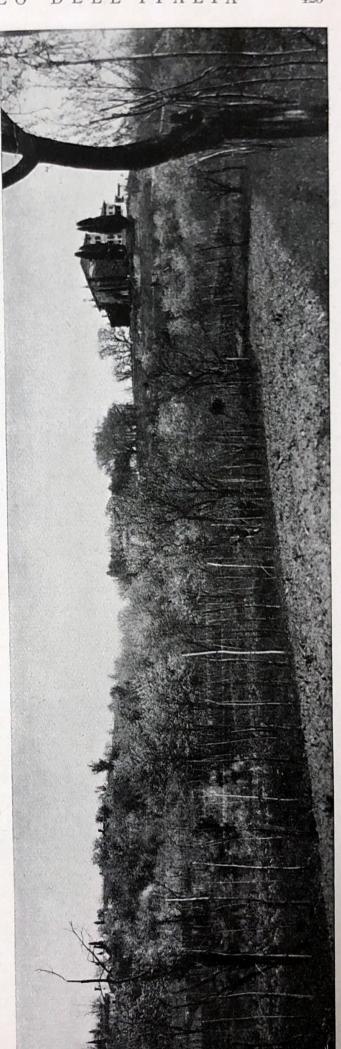
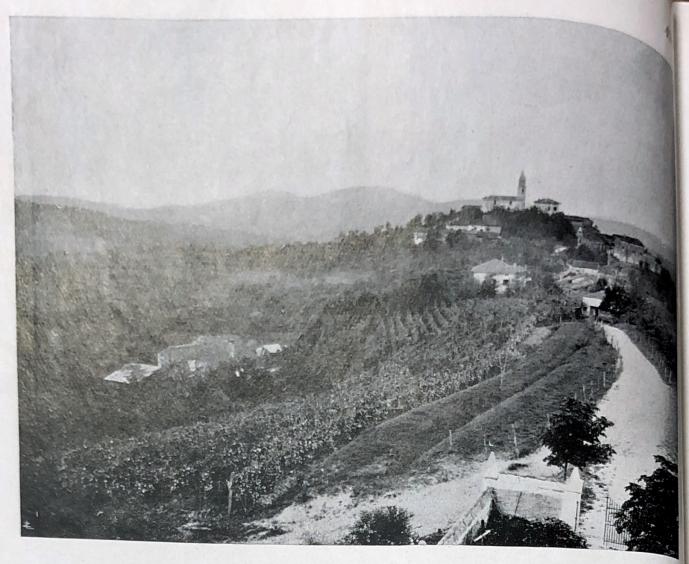
Per quanto assai più piccola della provincia di Udine, quella di Gorizia presenta forse una maggior varietà di aspetti. Nella guerra, che qui si svolse sanguinosa ed eroica, brillano di luce immortale nomi scolpiti nel cuore degli Italiani a far corona a quello di Gorizia, ridente cittadina, dalla storia onusta e tormentata, sacrario di memorie gloriose.

Nel territorio goriziano si incontrano l'economia silvo-pastorale alpina delle valli dell'Isonzo, dell'Idria e del Vipacco con l'economia agricolo - industriale della pianura e con la magra economia del Carso. Nelle manifestazioni della sua veste vegetale convergono la flora baltica, pontica, mediterranea, la flora alpina e subalpina, e spunta la flora nostrana carsica. Interessante è la differenza fra le zone arenacee e quelle calcaree. In quelle, intensa vegetazione, ma di poche specie; in queste, scarsa vegetazione ma di numerose essenze.

Come aspetti agricoli, a grandi linee, si può dire frutticola e viticola la zona collinare, orticola e fioricola la depressione di Gorizia, cerealicola la pianura, magri pascoli e piccole oasi di coltura in doline nella zona carsica; silvo-pastorale la zona prealpina e alpina; forestale pura, la zona di Tarnova e quella di Idria.

Sui 270.155 ettari di superficie, oltre 25 mila sono improduttivi, principalmente nelle zone alpine dell'alto Isonzo. Nei quasi 245 mila ettari che rimangono, 110 mila sono a prati e pascoli e 82.730 a boschi. Ristretto campo rimane ai seminativi; un 29 mila ettari ove predominano le colture del mais e delle patate. Ben piccola, del resto, è la vera pianura, appena il 4,43 per cento della superficie; non vasta la zona collinare, il 28,6 per cento; la maggior parte è montagna. Non ostante che alla insufficiente provvista di frumento (67 mila quintali in media per 205 mila abitanti) si cerchi di supplire con l'abbondante consumo di granturco, di cui la provincia produce 186 mila quintali, e l'integrazione di molte patate, delle quali si raccolgono 432 mila quintali, pure la provincia deve comperare da altre quantità notevolissime di queste provviste alimentari.

Non è che non si sia progredito nella coltura del grano, che se dava appena 6 quintali per ettaro nella prima metà del secolo scor-

VIGNETI SUL COLLE DEI CASTAGNI (GORIZIA).

VITI E CILIEGI PRESSO IL CASTELLO DI VIPULZANO.

VIGNETI DI « RIBOLLA » A S. MARTINO DI QUISCA.

so e non era salito che a 6 e mezzo trent'anni or sono, oggi è a 13 e nella pianura è salito a 15,5 nell'ultimo sessennio. Ma gli è che la natura del territorio è poco adatta per la coltivazione del grano.

Spiccata tendenza all'incremento ebbe il granturco dai primi del secolo all'anteguerra, ma ora è stazionario sugli ottomila ettari. La patata ebbe impulso ancor più notevole; oggi questo tubero, provvidenziale per le terre povere e montane, si coltiva su 6 mila ettari, e del suo prodotto si arriva anche ad esportare attorno a 5 mila quintali.

Ma l'ossatura economica agricola del Goriziano si imposta soprattutto sulla vite, i frutti, gli ortaggi. Forse ai tempi romani non mancava neppure l'olivo, se Strabone dice che ad Aquileia venivano gli Illirici a rifornirsi oltre che di vino anche di olio. Oggi non ce n'è che il ricordo nel nome di un paese, Olivers.

La viticoltura in antico era promiscua e in alberate. Erodiano, nel 238 anni av. Cristo, descrivendo la provincia dice: « Disposti sono gli alberi in uguali distanze ed accoppiate seco lor le viti e rappresentano in tal modo un giulivo teatro sicchè sembra tutta quella regione adorna di corone frondeggianti ». Ma nei secoli più a noi vicini fu la viticoltura specializzata a predominare, iniziatasi sul Collio nel XVIII secolo. L'estensione a vigneto, che a metà dello scorso secolo era appena di 840 ettari, veniva salendo l'anno prima della guerra a 11 mila, e la produzione di vino, che superava appena i 100 mila ettolitri, saliva a oltre 225 mila nel decennio che precedette la grande guerra, con una punta di 549 mila nel 1913.

Gravissimi sono stati i danni diretti della guerra alla viticoltura, e grave la situazione creatasi pel mutamento di mercati. Per fortuna, non grave è l'infezione fillosserica, limitata a piccole parti di Canale e Comeno. Oggi la viticoltura si estende su 5511 ettari e dà sui 130 mila ettolitri di vino. Su 42 Comuni la vite si coltiva in 25; in molte zone è l'unica coltura possibile e sempre lega l'uomo alla terra, bonificatrice per eccellenza. Le maggiori estensioni sono a S. Martino di Quisca, a Castel Dobra, Gorizia, Monterpino e Dolegna del Collio. Nel Collio il vigneto imprime fisionomia al paesaggio e si alterna o

UN GIOVANE PESCHETO AI MARGINI DELL'AGRO GORIZIANO.

si consocia ai frutteti. Attorno a Gorizia cede il primato agli ortaggi e ai fiori; in Val Vipacco si inerpica sui terreni impervi e soleggiati delle colline, e ferma le frane dei fianchi calcari dei pendii carsici. La pergola spesso fa pompa di sè, e sovente anche la vigna abbarbica su strettissime terrazze sostenute da muricciòli a secco. Nel piano, la vite è maritata all'albero, e sul Carso promiscua ai piccoli arativi, sui pendii e nelle maggiori doline.

Quanto ai prodotti, la viticoltura goriziana va decisamente orientandosi verso la ricerca della qualità. Essa può dare davvero degli ottimi vini fini bianchi e rossi. Rimarrà, perchè ha il suo buon mercato, il Terrano del Carso, fatto con l'antichissima uva *Refosco;* ma devono guadagnare ancor più terreno i rossi *Cabernet* e *Merlot,* vitigni del bordolese che vengono egregiamente, come benissimo vengono le bianche fini *Riesling* italiane, *Pinot* e simili, accanto alla vecchia *Ribolla* che era l'*Evola* dei Romani, dominante sul Collio. Buono anche il *Prosecco* del Carso, che era il vin Pucino cui Plinio attribuisce il merito della tarda età raggiunta da Livia, moglie di Augusto, che lo prediligeva. Certo, in questo campo di eccellenti vini di distinzione la viticoltura goriziana ha un sicuro avvenire. L'uva da tavola, di cui la provincia di Gorizia produce oggi attorno a quattro mila quintali, trova in questo territorio diverse zone molto adatte alla sua coltivazione, soprattutto quella collinare del Collio, che dalla Valle dello Judrio giunge, alle spalle del Calvario e del Sabotino, alle porte di Gorizia, e le colline fra l'altipiano di Tarnova e i monti del Carso nella zona del Vipacco. Qui si possono utilmente coltivare uve precocissime e precoci.

Grande importanza e molto avvenire ha nel Goriziano la frutticoltura. Oggi la produzione complessiva è sui 50 mila quintali. Nella zona collinare i frutti trovano condizioni ideali. Predominano nel Collio e nel Vipacco le ciliege, di cui si raccolgono dai 20 ai 29 mila quintali. Chi ha veduto la bella sagra delle ciliege a Gorizia, ha un'idea delle ottime varietà prodotte e giustifica la fedeltà della clientela estera e italiana. Seguono le pesche, che negli ultimi anni ebbero così notevole sviluppo; se ne producono oltre 6 mila quintali. Molto più coltivate potrebbero essere le pere, che riescono eccellenti. Importante è la coltura delle susine che vengono vendute, dopo essiccate e sbucciate, col nome di « àmoli » e si esportano, anche. Nella zona montana, che vuol dire i due terzi

della provincia, predomina il melo, con una produzione di 10 mila quintali. Si tende a migliorarne le qualità. Una volta si faceva il sidro di mele; oggi non più. Seguono, in ordine di produzione, le pere, con 4 mila quintali. È comune il frutteto associato al prato, e merita di essere diffuso nella zona montana il noce. Nel campo frutticolo alcune zone hanno tradizioni di fama: tali sono, ad esempio, il distretto di Canale e la conca di S. Lucia di Tolmino.

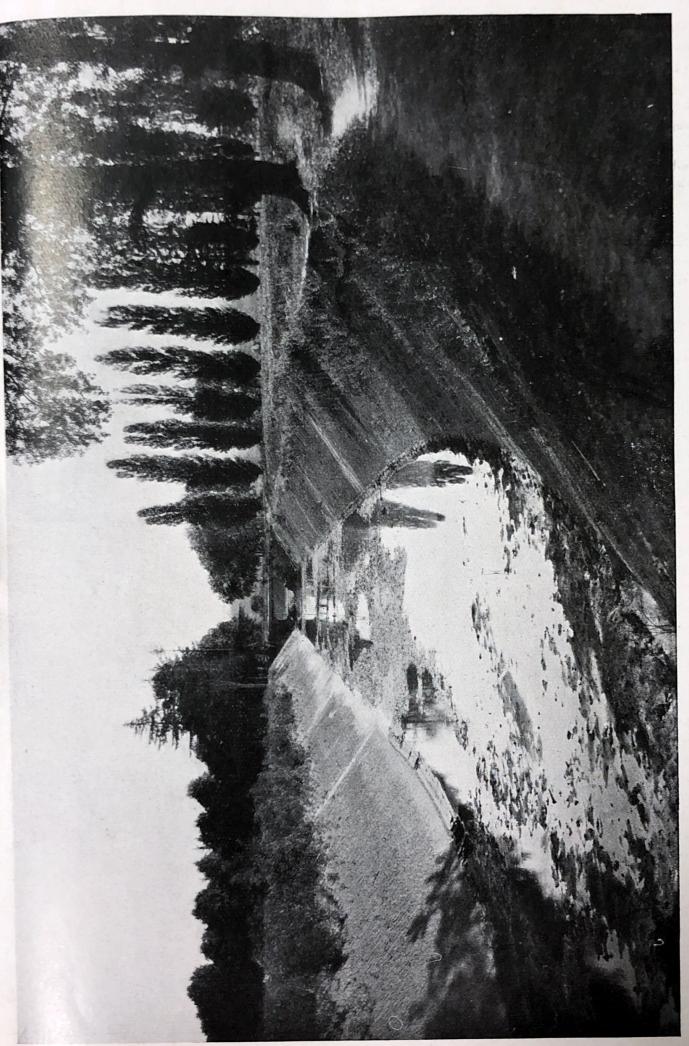
Nella conca di Gorizia, ove si ha un clima che sa di Mediterraneo, si ricavano dagli orti 23 mila quintali di ortaggi; son dati alle colture intensive asparagi, piselli, pomodori, patatine precoci, fagiolini, ecc. Anche a Cormons vi sono buone coltivazioni di pomodori. Una decina di aziende nella conca di Gorizia si dedica alla floricoltura di piena aria; non mancano anche coltivazioni in serra. Diffusa è pure la coltivazione domestica dei fiori. Si tratta di piante da fiori recisi, garofani, rose, viole: una piccola Riviera Ligure! Una specialità è il bucaneve, di cui 300 mila mazzetti si esportano. Fra fiori e piante ornamentali, si ha un valore intorno alle 150 mila lire annue.

Anche per questo ramo Gorizia ha davanti a sè un buon avvenire.

Con una dotazione di 126 mila ettari a prati, pascoli, erbai — circa il 46 per cento della superficie — parrebbe che si dovesse avere nel Goriziano un allevamento di bestiame maggiore di quello che oggi si ha (49.469 bovini; 15 mila fra pecore e capre; 1952 suini). In pianura domina la razza bovina pezzata rossa friulana; nel resto, in parti uguali, la bruna alpina e la pezzata rossa montana o Moellthal. Ma la produzione di foraggio, ora valutata in poco meno di 3 milioni e mezzo di quintali, potrebbe essere incrementata, e la Cattedra di Agricoltura lavora anche per questo. Si è spinti ora a sfruttare al massimo i pascoli alpini nei mesi estivi. Vi sono 68 malghe estese su circa 25 mila ettari, capaci di ospitare per tre mesi 6 mila bovini e 12 mila ovini. Non è sempre semplice la questione dell'uso di alcune di queste malghe. Ad esempio quella del Casone dei Cavalli in Val di Baccia è proprietà privata di 27 agricoltori dei quali 11 possiedono in comune di Circhina e 16 sono cittadini jugoslavi. Urge affrettare la regolazione degli usi civici. Tolte 7 malghe, le altre hanno proprie « casere » dove si lavora il latte in comune; ben 31 sorgono ad altitudini tra 1000 e 1300 metri. Una bella latteria didattica, ove bene e praticamente si insegna il razionale caseificio, è sorta lo scorso anno a Tolmino. Della sua opera molto si avvantaggeranno le 165 latterie esistenti nel Goriziano, le quali lavorano attualmente 200 mila quintali di latte all'anno.

Nel Carso, il problema foraggero è più grave. Vaste lande sassose a vegetazione di cespugli spinosi forse son più atte a rimboschimento che a foraggere; ma altre, con spietramento e distruzione di cespugli, possono ospitare buoni pascoli.

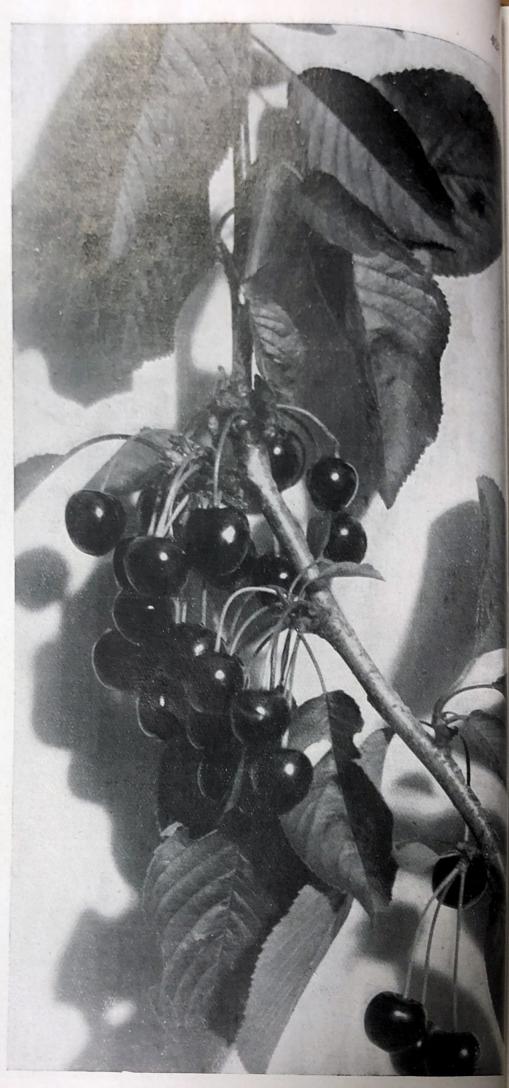
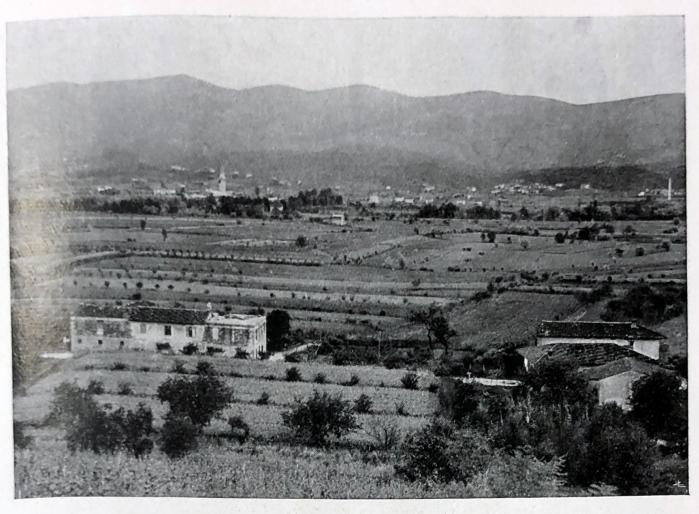
Gorizia è fra le province più densamente boschive d'Italia. Ha 83 mila ettari di superficie forestale: un terzo della superficie produttiva totale. Tre sono le zone boschive. Una alpina: nella Val Trenta, coi boschi di Prosecco e Trenta; di Himmelberg nel Plezzano; di Chenesa in Val della Baccia, ove domina il faggio. Una collinare, coi boschi di Panovizza e del Sabotino, 530 ettari in complesso. E infine la zona degli altopiani carsici, di gran lunga la più importante, con le foreste di Tarnova e di Idria (oltre 15 mila ettari) e parte di quella di Piro, ove fino a una trentina d'anni fa c'era ancora l'orso.

Una parte considerevole dei boschi della provincia è di proprietà dello Stato. Quivi possiamo ammirare delle fustaie magnifiche. L'altipiano di Tarnova, i cui bastioni scendono ripidamente a valle a nord di Gorizia, è per la maggior parte ricoperto di alto fusto di faggio e di abete bianco con variante mescolanza di altre specie, principalmente di acero e di abete rosso. Dalle porte di Gorizia fino al confine di Stato, prendendo poi il nome di Selva di Idria e di Selva di Piro, abbiamo una superficie contigua di ottimo bosco di piena efficienza economica, che alimenta una fiorente industria del legno. Di questa foresta, una superficie di 16.000 ettari è di proprietà demaniale e dà una produzione media che si aggira sui 65.000 metri cubi all'anno. Per oltre la metà della massa tagliata si tratta di legname da opera di alto valore: toppi di faggio drittissimi, senza nodi, che servono agli usi più svariati, specialmente alla fabbricazione di mobili; antenne di abete, travatura e tavolame diverso di resinose che, oltre a raggiungere i mercati più lontani, vanno al grande cantiere di Monfal-

IL COLLETTORE PRINCIPALE DEL PREVAL (PROV. DI GORIZIA).

cone. La miniera di mercurio di Idria assorbe pure una grande quantità di legname da puntelli per il rivestimento delle gallerie, e in particolare molto carbone vegetale per le fonderie del minerale.

La ben preordinata e rigidamente diretta utilizzazione di questi boschi non pregiudica minimamente la bellezza del paesaggio. Infatti, all' economia forestale dobbiamo una vasta rete stradale che permette di percorrere i boschi in ogni direzione e di godere panorami veramente incantevoli, sia nella foresta stessa, sia sulle vette alpine circostanti o sulla pianura ridente fino a sfiorare l' azzurro Adriatico.

Per chilometri le strade percorrono colonnati di faggi slanciati ad altezze di più di trenta metri, perfetti cilindri lisci e bianchi; oppure cupe abetaie fitte ed ombrose. Fanno esse degna corona al *re della foresta* che trovasi sulla strada da Tarnova a Loqua: un abete bianco di oltre 46 metri di altezza, con una circonferenza a petto d' uomo di 5,80 m. e con una massa calcolata di più di 60 metri cubi.

I rigidi cultori delle zone botaniche hanno di che stupirsi del fenomeno di inversio-

CILIEGE DELLA VARIETÀ DURACINA NERA, PRODOTTE NEL GORIZIANO.

LA PIANA DI RANZIANO ALLO SBOCCO DELLA VAL VIPACCO.

ne che si verifica in tali zone nelle profonde doline del Goriziano. Al margine c'è la consociazione tipica del faggio con l'abete; più in fondo l'abete rosso, e infine il pino mugo e il rododendro.

Notevole è l'importanza dei prodotti del sottobosco: piante medicinali (belladonna, arnica, colchico, ecc.) funghi, lamponi (di cui una sola ditta incetta oltre 200 quintali), fragole, ecc. E interessanti sono le forme di artigianato che sul legname si svolgono e vivono: seggiole a Mariano del Friuli, mobili a Salcano, Cormòns e Sagrado; mastelli a Dolegna; rastrelli, doghe e scàndole per tetti nel Tarnovano, fino ai mànici da frusta, che si esportano da Gradisca per circa 200 mila lire.

Molto vi sarebbe da rimboschire ancora: più di un migliaio di ettari. Vi attende un Consorzio di rimboschimento fra Stato e Provincia, di cui è organo esecutivo la benemerita Milizia Forestale. Tale opera non è facile perchè bora, neve, siccità, mancanza di terra e insetti nocivi la ostacolano; ma pian piano si riuscirà.

Importanti opere di bonifica sono in corso nel Goriziano. Quella di Preval che, finita, potrà ospitare 5 mila nuovi abitanti; quelle del Liach, nella Valle del Vippacco, della piana di Caporetto. E deve camminare anche il problema dell'irrigazione nell'Agro Cormonese Gradiscano.

È del massimo interesse non solo ottenere — con l'intensificazione delle colture, le cure per la montagna, per il bestiame, per la viti-ortofrutticoltura, le bonifiche, l'irrigazione — la valorizzazione piena e completa di tutte le risorse di questa simpatica provincia, ma anche di addensarvi maggiormente buona e laboriosa popolazione italiana. Il Governo Fascista segue con amore questo piano. Gorizia non ha solo una seria funzione economica agricola, ma, posta com'è al confine, ha una ancor più delicata e importante funzione politica.

ARTURO MARESCALCHI

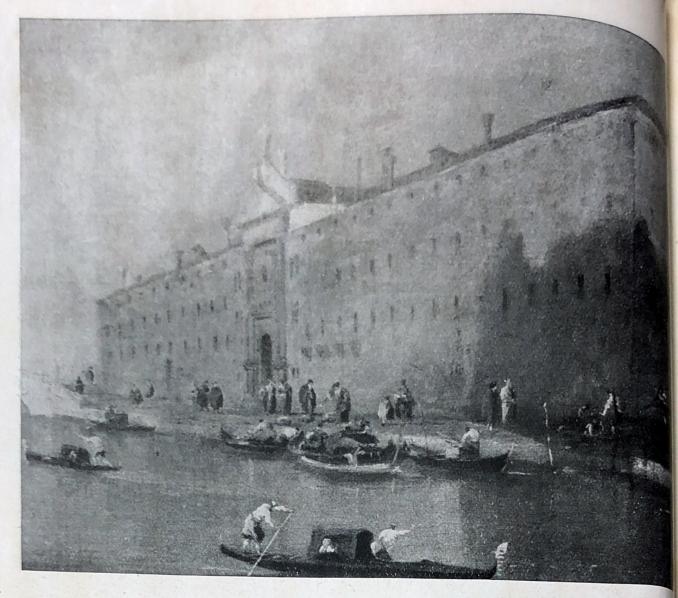
BERNARDO BELLOTTO: ARCHITETTURA CON FIGURE

ANTONIO CANAL DETTO IL CANALETTO: PIAZZA S. MARCO.

CAPOLAVORI D'ARTE IN RACCOLTE PRIVATE

Segno lusinghiero dei tempi è il collezionismo delle opere d'arte, indice di civiltà, poichè in ogni epoca e in ogni luogo il fiorire della cultura è legato all'attività collezionistica. S'intende che questa è in funzione della prosperità economica, ma sarebbe errore credere che soltanto la ricchezza possa permetterne l'esplicazione. Volendo incominciare dalle opere eccelse, occorrono certo possibilità materiali ingenti. Siffatta forma, però, più che al collezionismo vero e proprio, appartiene spesso all'ostentazione. Il vero raccoglitore d'arte incomincia dalle cose quasi insignificanti, e pian piano aggiunge, scevera, sostituisce, sempre raffinando il proprio gusto e sempre elevando il livello della propria raccolta. Solo così una collezione diviene il frutto dell'esperienza, l'espressione della sensibilità artistica di chi l'ha formata.

Altro errore fondamentale è ritenere che il collezionismo dell'arte antica escluda quello della moderna. Sappiamo troppo bene che nelle grandi gallerie, a incominciare dal Louvre, le pitture dei moderni stanno presso quelle degli antichi, e che questa è anzi la prova del fuoco per la loro qualità. Così, se nulla esclude che in una raccolta privata un primitivo possa stare in modo eccellente accanto ad una tela del Cinque, Sei o Settecento, del pari nulla impedisce che una pittura contemporanea si trovi a fianco di un'antica: anzi, dall'accostamento, se sarà fatto con garbo, risulterà tanto più netto lo specifico sapore di ciascuna, e il raffronto potrà giovare all'una e all'altra. Poichè in arte è non già l'epoca o l'indirizzo che conta, ma esclusivamente la qualità dell'opera.

Raggiungere un alto livello di qualità deve costituire la mèta del raccoglitore. E specializzare? Non crediamo sia necessario. Pur avendo naturalmente le sue predilezioni, il raccoglitore potrà tuttavia spaziare in ogni

FRANCESCO GUARDI: IL RIO DEI MENDICANTI.

campo e in ogni tempo. E la varietà della sua scelta sarà indice della sua mentalità aperta e magari dell'universalità della sua cultura. Poichè anche questo si ha da riaffermare: che la severità del gusto e del giudizio artistico non può essere menomata di una sola linea quando si esplichi in campi disparati.

Le opere d'arte si considerano bensì dal lato estetico, ma in ispecie da quello storico, che deve porle nella giusta luce rispetto all'arte di quel tempo e di quella scuola: ed è fuori di discussione che, per ogni epoca e per ogni civiltà artistica, si debbano usare differenti criteri di valutazione. Sarebbe quindi fuori di posto giudicare la finitezza di un Van Eyck con i criteri della grandiosità, dell'astrazione e della drammaticità di Michelangelo. Onde appunto si spiega il giudizio negativo (stando a quanto ci riferisce Francesco d'Hollanda) dato dal Buonarroti sulla pittura fiamminga. L'artista, spirito creatore intransigente, non conosce che il metro della propria arte: ed apprezza soltanto quelle opere che rispecchiano o s'avvicinano di p ai proprî concetti. Lo studioso, il critico, raccoglitore hanno altro fine: non già quell di dar vita ad opere d'arte, bensì di comprendere, interpretare, approfondire il senso lor più riposto ed esserne commossi e animati. Compito, adunque, sotto questo aspetto, inverso. Il che non esclude, d'altronde, che un buon artista (non un grande artista) possa essere altresì buon conoscitore d'arte, o viceversa. Ma il caso è rarissimo.

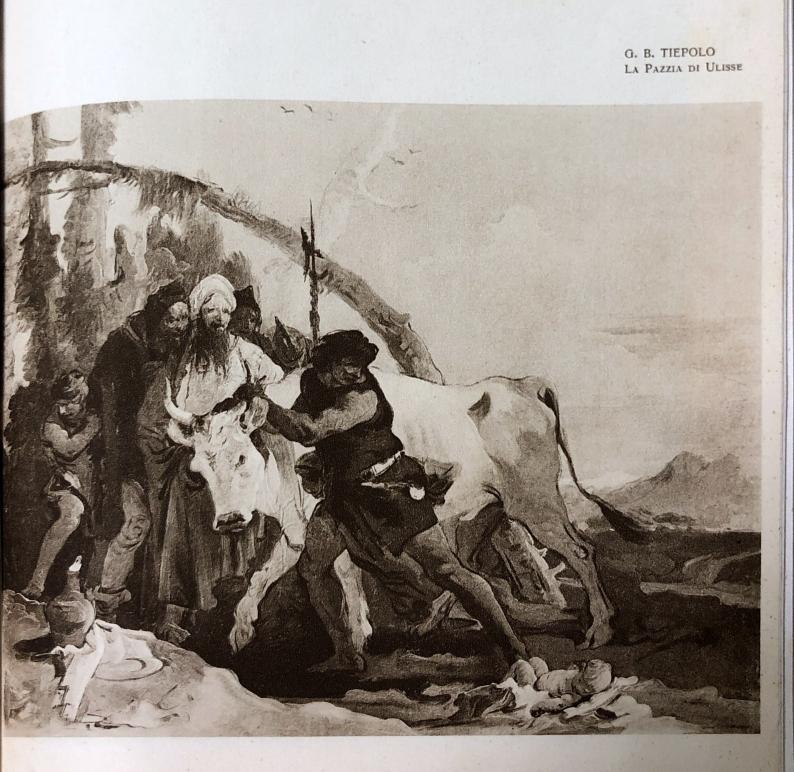
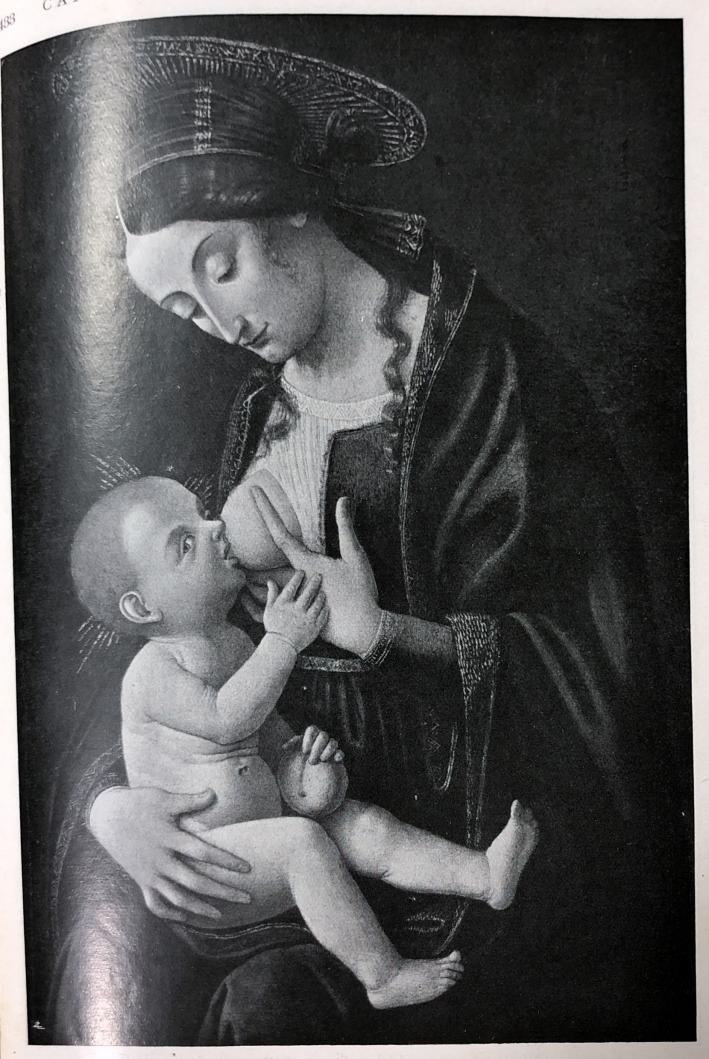
Con tali premesse non intendiamo affatto sostenere che per diventare buon collezionista sia sufficiente possedere una cultura storica. Occorreranno, in più, avvedutezza, costanza, gusto, fiuto, chiarezza di giudizio, fiducia, ma cauta, nell'esperto in particolare. Senza tutte o gran parte di queste doti sarà difficile mettere insieme una raccolta che regga ad una critica rigorosa, che si sostenga nel tempo, che domani costituisca, in qualsiasi evenienza, una solida base d'appoggio, anche materiale, per chi ha compiuto dei sacrifici al fine di formarla.

RAFFAELLO - MADONNA COL BAMBINO

legato al fascicolo di Giugno 1935 XIII de "Le Vie d'Italia,,
Steb. Pezzini - Milano IV

G. B. TIEPOLO
Il ratto di Elena

G. B. TIEPOLO
La Pazzia di Ulisse

FRANCESCO GUARDI – Chiesa sulla Laguna

MACRINO D'ALBA: MADONNA ALLATTANTE IL BIMBO.

PAOLO VERONESE: SACRA FAMIGLIA.

Milano sta oggi all'avanguardia del collezionismo italiano; e questo primato le viene non soltanto dalla sua prosperità economica, ma, altresì, dalla sua mentalità elastica, aperta, cosmopolitica.

Disperse, poco prima della guerra o immediatamente dopo, alcune grandi raccolte lombarde, altre si sono andate formando; un po' caoticamente, per vero. Badarono alcuni alla sola speculazione, altri alla sola vanteria delle cose antiche, altri ancora si lasciarono adescare dai banditori delle aste ottocentesche, sordi a qualsiasi altra voce; altri infine, mal consigliati da poco scrupolosi mercanti, riempirono la propria casa di supposti capolavori e in buona fede li descrissero in costosi volumi ben poco degni di considerazione. Fenomeni del disordine del dopoguerra. Oggi si procede con maggior discernimento e più circospezione: la critica storico-artistica ha spazzato via molte illusioni.

La raccolta formata dal Sen. Senatore Borletti, pur essendo relativamente recente, non è improvvisata: è il frutto di un amore paziente di venticinque anni. È venuta su lentamente, e tuttora si va perfezionando e completando. Anzi, alcuni tra i suoi pezzi più pregevoli sono di questi anni. E mentre in un primo tempo il raccoglitore fermava l'occhio con speciale predilezione sul Settecento Veneziano, oggi la sua scelta incomincia ad abbracciare un campo più vasto, e si riporta ad epoche più remote. Non meraviglierà, tuttavia, che il tono dominante delle opere sia posto sui maestri veneziani.

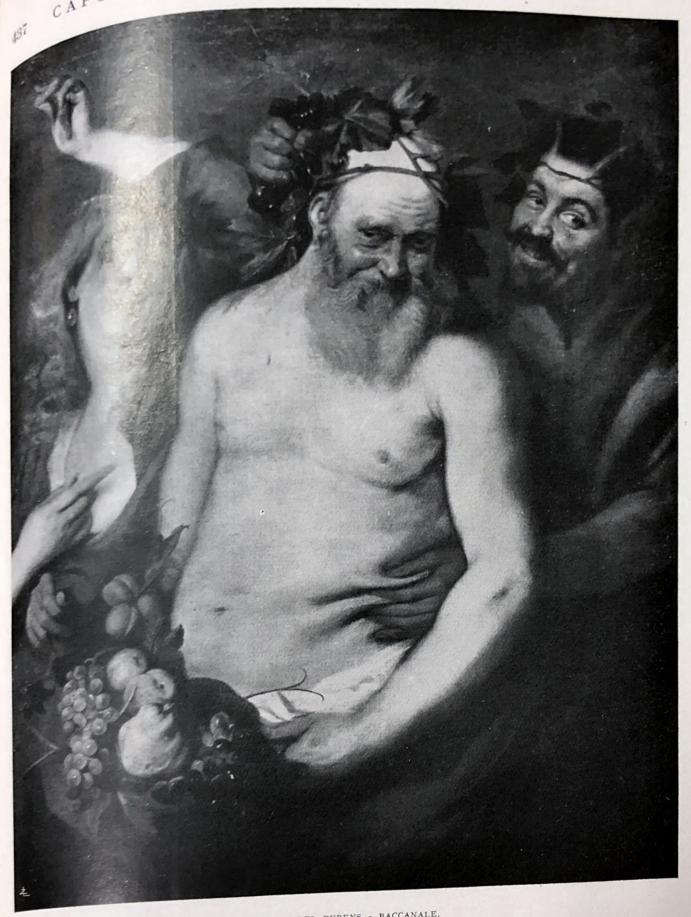
BERNARDINO BERGOGNONE: MADONNA COL BAMBINO, S. GIOVANNINO E S. ANNA.

Dei quali la rappresentanza più bella si riferisce al Tiepolo, centro luminoso del firmamento veneziano settecentesco. Le due piccole tele colla *Pazzia di Ulisse* e il *Ratto d'Elena* appartengono alle creazioni più significative della sua piena maturità artistica e costituiscono due esempi, tra le sue pitture di proporzioni minuscole, che non dovranno mancare in alcuna esposizione tiepolesca. Si spiega, quindi, il plauso che raccolsero alla Mostra Veneziana del Settecento, pochi anni fa. Frutto di una bravura stu-

NERI DI BICCI - MADONNA E SANTI.

penda, buttati giù con rapidi tocchi improvvisati, questi due schizzi riassumono le più belle qualità del maestro, che non per nulla dominò l'orizzonte artistico dell'Europa del suo tempo, e danno il metro della sua potenza evocatrice anche nelle cose di piccolo formato, come sono queste.

Con quello del Tiepolo si accompagnano, rappresentati in modo esemplare, i nomi degli altri massimi pittori veneziani del Settecento. Due vedute di Antonio Canal, detto il Canaletto, l'una della *Piazza San Marco*, l'altra del *Canal Grande*, rendono efficacemente l'atmosfera, il sapore, lo spirito dell'incomparabile città; e mentre nella piazza, dal [illegible] del [illegible] (fa da quinta il fianco della chiesa, da sfondo la teoria delle arcate delle vecchie Procuratie, da quinta più distante lo squarcio del campanile colla loggetta) le figure si muovono in oziose conversazioni, o sostano pigre al sole, sul Canalazzo ferve il lavoro intenso nei barconi, nell'andare e venire delle gondole traghettatrici. Le macchiette, schizzate con vivacità, talvolta con umorismo bonario, schiettamente veneziano, piene di luce, quasi trasparenti nell'atmosfera lagunare, dànno qui — può ben dirsi — il metro della preziosa qualità dei due dipinti.

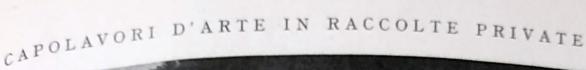
A Bernardo Bellotto, spesso erroneamente confuso collo zio Canal anzidetto, appartengono due grandi tele con vedute architetto-

SCUOLA DEL RUBENS - BACCANALE.

niche, ravvivate da gruppi figurali che ne aumentano l'interesse e traspongono l'accento principale sulle persone; e questo specialmente nella scena con *Cristo che scaccia i mercanti dal tempio*, dove la composizione figurale è trattata nel gusto coloristico pastoso e saturo d'un Sebastiano Ricci; mentre nella veduta corrispondente, si può ritenere che l'interesse graviti sul dignitoso personaggio seguito da due domestici. Le due tele sono state dipinte a Varsavia per conto del Principe Poniatowsky, e il personaggio si riferisce a quella Corte. Pienamente firmate, le due opere sono da considerarsi quali rappre-

ANTONIO ALLEGRI DETTO IL CORREGGIO: SANTI FRANCESCO E GIORGIO. - QUESTO QUADRO È LA COPIA DI UN DETTAGLIO DELLA CELEBRE TELA: « MADONNA E SANTI » CHE SI TROVA A DRESDA.

sentanze tra le più significative del Bellotto, e di particolare interesse per la ricchezza della parte figurale. Su cui è opportuno richiamare l'attenzione anche per lo splendore del sole che vi batte in pieno, raggiungendo una potenza di chiaroscuro atmosferico, legato all'architettura, che prelude agli indirizzi dell'impressionismo moderno.

A questo si avvicinò, quasi precorrendolo, Francesco Guardi, il più « moderno » dei vedutisti, il più « impressionista » dei figuristi veneziani. Il suo *Rio dei Mendicanti* (delle sue opere citiamo soltanto le più significative) non avrebbe offerto, nello squallore di quella interminabile, monotona facciata, alcun spunto pittorico ad un artista che non avesse saputo muoverlo con guizzi di luce, con sfrangiature di pennellate cangianti, con improvvise zone d'ombra, con le « macchiette » appena toccate, il soggetto altrimenti così poco attraente. Nella *Chiesa sulla laguna* questo suo gusto improvvisatore è trasportato più al fantastico: e l'edificio gotico, come imbevuto nell'impalpabile velo dell'atmosfera azzurrognola, sembra sorgere dalle morte acque lagunari, quasi fata morgana.

Altri autori veneziani e lombardi di questo tempo sono rappresentati. Ricorderemo soltanto il bergamasco Fra Galgario, con un *Ritratto di fanciullo* del periodo giovanile, completamente veneziano, secondo gli esempi del suo maestro Bombelli; e il fiorentino-veneto Francesco Zuccarelli, con la *Partenza di Abramo e Los dall'Egitto* (inciso dal Bortolozzi), dell'ultima maniera, già sot-

ANGIOLO MARIA CRIVELLI DETTO IL CRIVELLONE: SELVAGGINA ACQUATICA.

to l'efficacia inglese, qui particolarmente interessante per certo ascendente del Piccio.

Al periodo più fulgido della pittura veneziana si riferisce la *Sacra Famiglia* di Paolo Veronese, dipinta a tonalità insieme calde e fredde, con quel gioco di colori di spuma, che è così caratteristico del grande precursore del Tiepolo. In questa composizione, di un sapore così raccolto e familiare, già si notano le personali preferenze dell'artista nella distribuzione delle masse staccate, nel variabile equilibrio dei valori tonali e coloristici. Nell'evoluzione del Veronese questa scena va collocata fra l'analoga composizione di San Barnaba a Venezia, la grande *Fuga in Egitto,* ora al Museo Ringling di Sarasota (Stati Uniti d'America), e infine la *Sacra Famiglia* della raccolta Harris di Londra. Nelle quali pitture si può seguire bene lo stile del maestro intento a svolgere, con fasto sempre più grandioso, i suoi temi, ad arricchirli con elementi anche estranei al soggetto, pur di sollevarne il tono alla massima potenza decorativa.

Tra le opere lombarde, che qui si trovano a casa loro, noteremo una *Madonna col Bimbo, S. Anna e S. Giovannino* di Bernardino Bergognone, fratello meno celebre di Ambrogio. In questa opera va osservata, oltre alla delicata espressione della Vergine, la gustosità del paesaggio di sfondo, non arbitrariamente « composto » con motivi stereotipi, ma visto e ritratto dal vero, con un'arguzia d'osservazione ed una sensibilità per la natura veramente squisite. Noteremo, inoltre, due vaste tele di Angiolo Maria Crivelli, detto il Crivellone, pittore milanese poco noto, del principio del Settecento, i cui quadri si trovano un po' dappertutto, sotto le più diverse attribuzioni. Qui sono *Uccelli di palude* e *Animali selvatici,* colti nei loro aspetti più caratteristici, nel loro ambiente naturale, secondo gli esempi fiamminghi di un Snyders o un Fyt, ma d'un colore più grasso, sebbene alquanto più torbido e terroso, a cui non è estraneo il gusto milanese di quel periodo. Dei piemontesi, il solo rappresentato è Macrino d'Alba, ma in modo egregio, con una *Ma-*

donna allattante il Bambino, che già fu esposta alla memorabile Mostra di Londra come una delle più significative opere del maestro.

Della scuola toscana, riproduciamo la bella tavola a fondo d'oro colla *Madonna e Santi,* di Neri di Bicci, in cui si riconosce l'eco del Beato Angelico e di Masolino: semplificazione della pala di Ponte a Elsa presso Empoli. Della scuola emiliana, notevolissima la replica d'un dettaglio del grande quadro del Correggio, che si trova a Dresda, raffigurante la celebre *Madonna e Santi,* dipinta circa il 1532 per la Confraternita di San Pietro Martire a Modena. La tela della nostra collezione riproduce i *due Santi* a destra della Vergine, e precisamente Francesco e Giorgio; il quale ultimo appare qui d'aspetto alquanto più giovanile che non a Dresda, mentre pure nel trattamento pittorico, più fluido e sfumato, si può notare qualche diversità: pertanto è da considerare la bella opera come eseguita nello stesso studio del maestro, forse con qualche buon aiuto.

Dopo tanta varietà di scuole e di epoche, non farà meraviglia sapere che anche i maestri stranieri sono rappresentati in questa quadreria. Per limitarci soltanto alle opere qui riprodotte, diremo anzitutto d'un nobile *Ritratto di giovane,* in nero su fondo grigio, di Antonio Moor, olandese italianizzato in Moro, il quale, insieme col nome, italianizzò lo stile, come è facile avvertire in questa figura dal portamento tizianesco, ma dal fare più secco e nordico.

L'efficacia della pittura italiana è palese anche nell'*Allegoria* di Simone Vouet, il quale subì l'ascendente di quel rinnovatore di grande stile, che fu Michelangelo da Caravaggio. In questa scena allegorica il chiaroscuro contrastato si riferisce appunto alla corrente caravaggesca, ma è addolcito e ammorbidito da una fluidità di tocco quasi leziosa.

All'arte del Van Dyck si riferisce la *Deposizione,* derivata dal noto quadro della Pinacoteca di Monaco di Baviera, in cui, peraltro, compaiono diverse varianti rispetto al prototipo nell'atteggiamento delle figure. Il quadro di Monaco fu eseguito, come concordemente si ammette, nello studio del Rubens, quando il Van Dyck, giovanissimo, era suo allievo. Alla stessa serie appartiene il nostro dipinto, che rivela anzi, nel tocco focoso e nell'impeto coloristico, un'adesione più forte all'ardente Rubens che non il suo discepolo più sensitivo. E lo stesso può dirsi ancora del *Trionfo di Sileno,* che si riferisce alla parte centrale della più vasta composizione esistente alla National Gallery di Londra; mentre l'impasto coloristico più unito, il raggruppamento più chiuso, il contrasto più accentuato delle luci e delle ombre fanno pensare a Giacomo Jordaens.

Non mancano, in questa raccolta, anche esemplari di altre scuole, come, della tedesca, una interessante tavola colla *Crocefissione,* della fine del Quattrocento, riferibile a qualche maestro della Baviera. Ma soprattutto vi appaiono alcune notevoli pitture inglesi, tra le quali notiamo un aristocratico *Ritratto di signora* di John Opie, paesaggi di Constable, ed altri più moderni.

Aggiungeremo che molti autori contemporanei italiani sono rappresentati in questa raccolta, e vi fanno buona figura. Ma la necessità della selezione rigorosa rende sempre più difficile l'accesso alle opere che non rivelino qualità veramente superiori.

Ad elevare il livello della raccolta è venuta ad aggiungersi, di recente, una dolce *Madonna* di Raffaello. L'opera appartiene al periodo fiorentino dell'Urbinate, fra il 1505 e il 1507, e nelle forme tornite e tondeggianti della Vergine e del Putto può facilmente scorgersi quel nuovo indirizzo « classico » nell'arte del Sanzio, che appare maggiormente definito negli esempi più noti, quali la *Madonna Cowper* di Boston o la *Madonna del Prato* a Vienna, così vicine a questa per epoca e stile. Ma oltrechè per le analogie stilistiche con altre opere sicure del maestro, questa Madonna afferma la paternità raffaellesca anche per il raffronto con i disegni dell'Urbinate; massimamente con quello che si conserva all'Albertina di Vienna, considerato quale uno studio preparatorio per la *Madonna Cowper,* nonchè con uno degli Uffizi riprodotto dal Fischel, nella sua pubblicazione sui disegni di Raffaello (III fascicolo, pag. 134). Vi è ancora, in questa pittura delicatissima, un ricordo umbro, appena superato dagli esempi di Leonardo: ma tutto trasfuso in quell'aura lieve e diafana, che è propria del Sanzio.

Vale a provare, questo piccolo capolavoro, gli intendimenti sempre più elevati del raccoglitore: come deve essere, quando l'arte significa elevazione dello spirito.

ANTONIO MORASSI

UN MODERNISSIMO PRODIGIO

LE RADIO-STRADE

Scaturite dal genio del nostro grandissimo Marconi, innumerevoli e tutte stupende sono le applicazioni pratiche ottenute con l'impiego delle radio-onde. La telegrafia senza fili, la radiofonia e la trasmissione delle immagini a distanza, da qualche anno sono state seguite dal prodigio delle radio-strade.

Tracciate nei liberi spazi del cielo, queste invisibili vie di comunicazione, formate con vibrazioni eteree, guidano velivoli da un aerodromo all'altro, in volo cieco, nella notte più buia e nella nebbia più fitta. Volando lungo queste radio-strade i velivoli vanno sicuri come treni guidati da aeree rotaie.

E come gli aeroplani, anche i piroscafi d'ogni tonnellaggio, compresi i transatlantici più mastodontici, possono essere docilmente guidati dalle radio-onde, centimetro per centimetro, lungo una traccia immobile fatta correre davanti alle coste insidiose o all'entrata dei porti, quando la visibilità è scarsa e l'orientamento risulta difficile. Anche in pieno oceano, in lotta con la tempesta, i transatlantici possono oggi affidarsi alle radio-onde, determinare con esse la loro posizione e seguire magari una rettilinea via tracciata quasi magicamente da un invisibile radiofaro costiero.

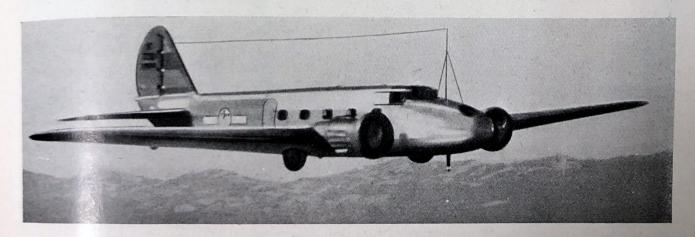
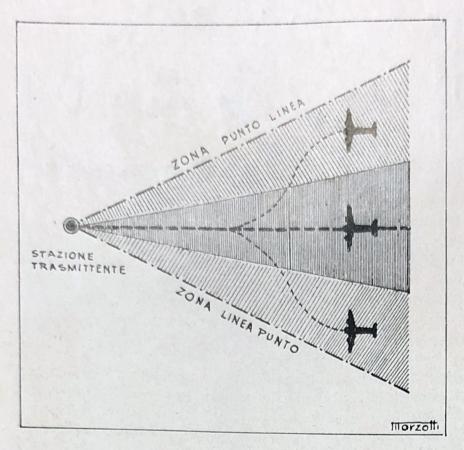
Non sembra che la realtà abbia sconfinato nel regno della fantasia? E non sono infatti queste, tra le strade del mondo, oltre che le più moderne anche le più inverosimili?

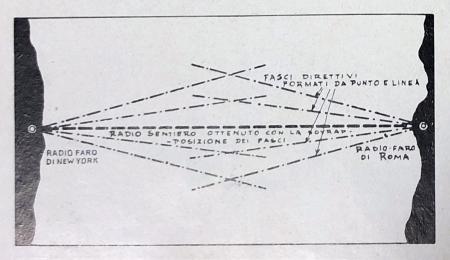
È appunto su di esse che noi amiamo figurarci incamminata la nuova civiltà che sorge.

Come si crea una radio-strada.

Il principio di funzionamento e di utilizzazione delle radio-strade è assai semplice: basta lanciare nello spazio un fascio di radio-onde, contenenti un unico segnale continuamente ripetuto, e la radio-strada è tracciata. La realizzazione pratica non è, s'intende, altrettanto facile; e la esamineremo soltanto dopo aver meglio chiarito il principio-base delle radio-strade.

Immaginiamo di trovarci a bordo di una automobile in marcia al centro di un vastissimo deserto. Supponiamo inoltre che sul deserto sia scesa una notte senza stelle, cupa ed impenetrabile, e con essa una fittissima nebbia. Non esiste alcuna traccia di strada o di pista, non abbiamo a nostra disposizione alcun mezzo di orientamento o di riferimento. La nostra meta è lontana ancora almeno cento chilometri. La situazione può sembrare disperata.

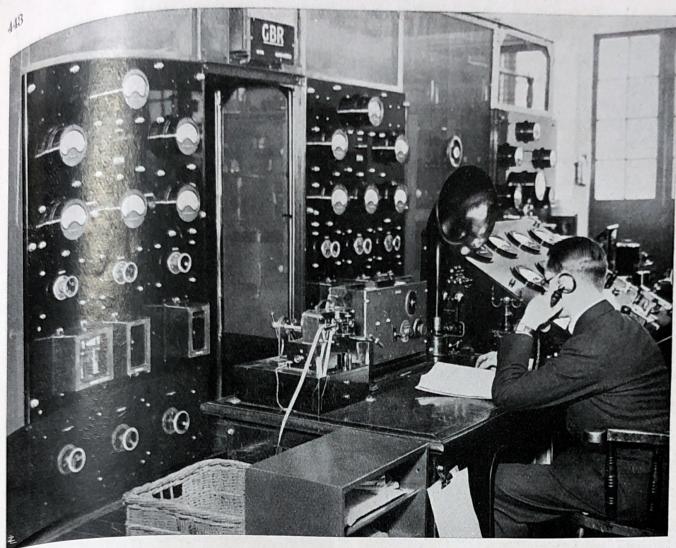
Ebbene, no: la nostra automobile sèguita a correre invece nel buio. Il conducente si interessa soltanto delle poche asperità del terreno senza neppur tentare di orientarsi, anche perchè, fra tante condizioni ostili, gli riuscirebbe impossibile. Non lo turba il pensiero che si possa smarrire in quel mare d'inchiostro sul fondo del quale egli corre; non teme neppure che la macchina possa girare indefinitamente attorno ad un punto, in un circolo vizioso. Egli è certo di filare rapidamente se-

UN VELIVOLO AMERICANO IN VOLO LUNGO UNA RADIO-STRADA CONGIUNGENTE L'ATLANTICO CON IL PACIFICO.

LE RADIO-STRADE SONO OTTENUTE CON LA SOVRAPPOSIZIONE DI DUE FASCI DIRETTIVI RECANTI CIASCUNO UN SEGNALE DIVERSO.

guendo la via più breve per giungere a destino, e questo soltanto perchè egli non intende il nostro chiaccherio, ma ascolta solo i segnali presenti negli auricolari della sua cuffia telefonica. Sono questi segnali acustici che soli segnano la strada, precisamente come se fossero tante brillanti lampadine, collocate l'una dietro all'altra, tanto vicine da toccarsi e da formare in tal modo una lunga striscia luminosa proveniente dalla nostra meta. Da essa parte, infatti, un fascio di radio-onde, dal quale siamo investiti, recante il caratteristico segnale convenzionale continuamente ripetuto. Non appena, per schivare un ostacolo, la nostra automobile si sposta leggermente dal centro di questo raggio-guida, subito i segnali si indeboliscono ed il nostro

ECCO COME, IN UN PROSSIMO AVVENIRE, SARANNO COLLEGATE ROMA E NEW YORK, MEDIANTE L'INCONTRO DI DUE RADIO-STRADE.

conducente ne è avvertito; e perciò, girata la difficoltà del terreno, provvede a rientrare al centro del fascio di radio-onde. Corriamo dunque, sicuri di non smarrirci, lungo una radio-strada. Quando spunterà il giorno, e rifaremo il percorso di ritorno, seguiremo ancora questa eterea guida, e non avremo così bisogno di preoccuparci dell'orientamento.

Tutta la grande importanza delle radio-strade è dovuta al fatto che esse possono giungere molto lontano, pur essendo ottenute con emittenti di potenzialità assai modesta. Un fascio di raggi luminosi, anche se lanciato dal più grande dei fari esistenti, non può giungere al di là di quel certo limite che è inesorabilmente segnato dalla curvatura della superficie terrestre e dalla visibilità dipendente dalle condizioni dell'atmosfera. Le radio-onde seguono, invece, la curvatura della Terra; ed è appunto per questo stranissimo fenomeno che è stato possibile realizzare tanto l'iniziale telegrafia senza fili, quanto tutte le altre applicazioni ottenute in seguito. Al contrario della luce, le radio-onde sono prigioniere della Terra. La nebbia, inoltre, non rappresenta alcun ostacolo per esse, capaci come sono di attraversare grossi muri senza subire attenuazione apprezzabile.

Velivoli su rotaie dell'aria.

Anzichè a bordo di un'automobile, avremmo potuto immaginare di trovarci a bordo di un velivolo avvolto nella nebbia in volo nel buio della notte. Anche in questo caso il pilota avrebbe materialmente seguito la traccia fornitagli dalla ripetizione ritmica del segnale-guida, indicante la presenza

(*fot. Sport and General, Londra*)

INTERNO DI UNO DEI PIÙ RECENTI RADIOFARI.

della radio-strada. In pratica, uscendo dal suo centro, non si ottiene soltanto un indebolimento dei segnali, ma addirittura un segnale nuovo, diverso a seconda dello spostamento a destra o a sinistra. Il centro della radio-strada è appunto ottenuto con la sovrapposizione di questi due segnali. Da un lato essi sono rappresentati da una *N* (linea-punto dell'alfabeto Morse), e dall'altro da una *A* (punto-linea); la loro sovrapposizione determina una *T* (linea) continuamente ripetuta e intercalata soltanto dalla sigla dell'aeroporto.

A questo punto possiamo chiederci come possa una radio-strada trovare l'automobile in corsa in pieno deserto o il velivolo sperduto nello spazio. Quando mai si è visto una strada andare in cerca del viandante? Le radio-strade non compiono affatto tale ricerca. Esse si limitano a congiungere in linea retta il punto di partenza con quello d'arrivo. Sono i velivoli e le automobili che s'incuneano in esse e corrono, volano, guidati da queste prodigiose rotaie eteree.

Ma possiamo anche chiederci se il velivolo in volo cieco nella radio-strada sia costretto a mantenersi ad una quota costante, quella alla quale corre il fascio-guida. Anche questo caso non è tassativo: la radio-strada è limitata solo in larghezza, almeno praticamente, mentre si innalza dal suolo e raggiunge parecchi chilometri d'altezza, sicchè il pilota può passare da una quota all'altra pur mantenendosi sempre nel mezzo della radio-strada stessa. Anche la larghezza è, del resto, notevole; diminuisce però a mano a mano che si avvicina all'aerodromo d'arrivo, come è logico. Ma quando il velivolo si trova a 100 chilometri dal radiofaro, la larghezza della radio-strada può toccare già i dieci chilometri. Questo è un vantaggio, specie per chi deve cercarla. Il suo centro è segnato appunto per impedire che il velivolo guidato da essa proceda a zig-zag.

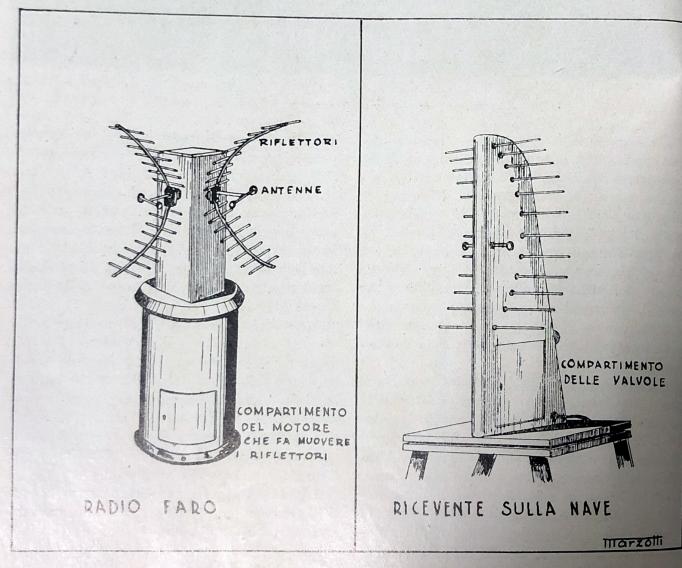
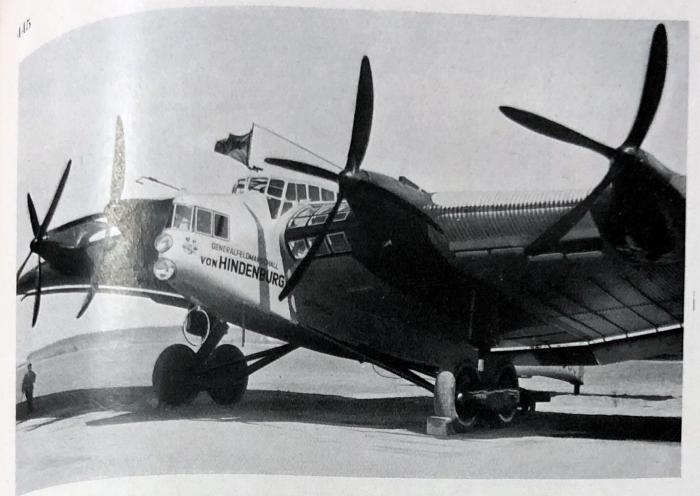
A volte, i segnali acustici possono cessare d'improvviso per lasciar posto alla comunicazione relativa alla navigazione, fatta a voce, per poi riprendere normalmente.

Ma v'è dell'altro. Sin qui abbiamo detto delle radio-strade acustiche; non sono però le

sole: ci sono anche quelle ottiche. Bisogna intenderci sul valore di questa parola: le radio-segnalazioni sono invisibili, ma speciali apparecchi montati sul cruscotto del velivolo fanno sì che i loro segnali « sulla rotta » si traducano in indicazioni visive anzichè acustiche. Volando, il pilota non ascolta più il tambureggiamento dei segnali - guida, ma osserva l'ampiezza di due rettangoli bianchi presenti sul quadrante di uno strumento. Essi sono eguali e della massima ampiezza quando il velivolo si trova al centro della radio-strada. Non appena si sposta, anche di poco, da questo centro, subito uno dei due rettangoli si restringe. Il pilota provvede allora a virare l'apparecchio dal lato del rettangolo che si è ristretto, finchè ha ristabilito l'equilibrio tra le proporzioni dei due rettangoli, rimettendo così la macchina alata sulla rotta giusta.

Anche il principio delle radio-strade ottiche, per quanto meraviglioso, è assai semplice. I due segnali sono continui e recano due vibrazioni, una a 65 cicli-secondo, e l'altra a 86,7 c.s. Queste vibrazioni eteree vengono tradotte nelle vibrazioni meccaniche di due laminette metalliche e sottili, ciascuna delle quali segue una frequenza sola. Quando il velivolo si trova al centro della strada, le due laminette vibrano con la stessa ampiezza. Il volo avviene allora lungo una linea equisegnale.

Incroci di radio-strade.

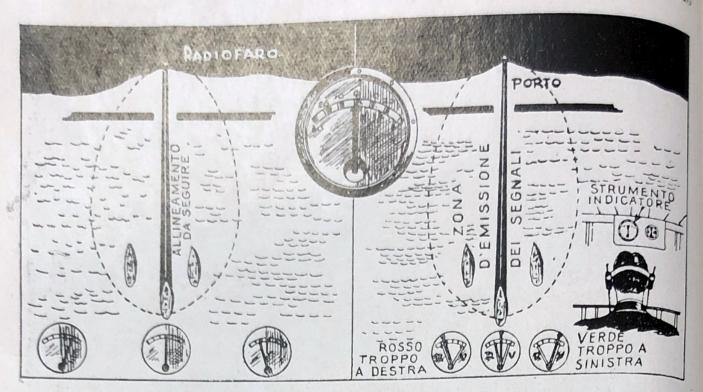
Lungo le radio-strade sono disposti degli scali di fortuna, ed i velivoli ne sono informati mediante appositi radiofari collocati sui campi stessi e che possono comunicare con i velivoli, quando occorra. Il velivolo costretto a scendere per una causa qualsiasi, non deve andar a cercare un campo di atterraggio, ma ha soltanto da attendere il segnale. Quando il volo procede normalmente, i piccoli radiofari sparsi sul percorso indicano

IL RADIOFARO E IL PROIETTORE RICEVENTE USATI DA S. E. GUGLIELMO MARCONI PER LE RECENTI ESPERIENZE DI GUIDA DELLE NAVI CON LE MICRO-ONDE.

SOTTO IL CAPO DI QUEST'AQUILA METALLICA È BEN VISIBILE L'ANELLO DEL RADIOGONIOMETRO.

al pilota la posizione raggiunta, come i caselli la indicano ai convogli lungo le strade ferrate.

In alcuni punti la radio-strada seguita da un velivolo si incontra con altre radio-strade, dirette verso altri aeroporti. Il pilota deve essere avvertito di volta in volta; questo perchè la nuova radio-strada è ottenuta con radio-onde di lunghezza diversa e che perciò non si possono captare se non adattando opportunamente il ricevitore alla nuova lunghezza. (Avviene la stessa cosa quando vogliamo passare, con il nostro apparecchio radio casalingo, da una stazione all'altra). Anche in questo caso il segnale d'avviso è ottenuto con un piccolo radio-faro. Esso trasmette, alternativamente, due onde di lunghezza eguale a quelle costituenti le radio-strade, in modo da avvisare i velivoli in volo in una di esse, quanto quelli naviganti nell'altra. Giunto al bivio indicato dal radiofaro, il pilota non ha che da passare alla nuova lunghezza d'onda per far scomparire la prima radio-strada e sentire, o vedere, i segnali della seconda, nella quale, pochi minuti dopo, l'apparecchio potrà filare velocissimo.

Le radio-strade sono di istituzione recente, ma non sono una novità. Corrono da una costa all'altra degli Stati Uniti, e da essi scendono, attraverso tutto il Continente americano, sino all'estremo limite della Patagonia; e salgono, attraverso il Canadà, sino alle solitudini dell'Alaska.

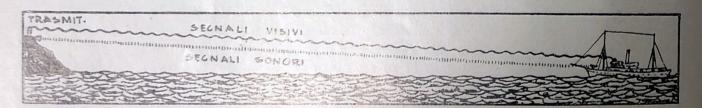
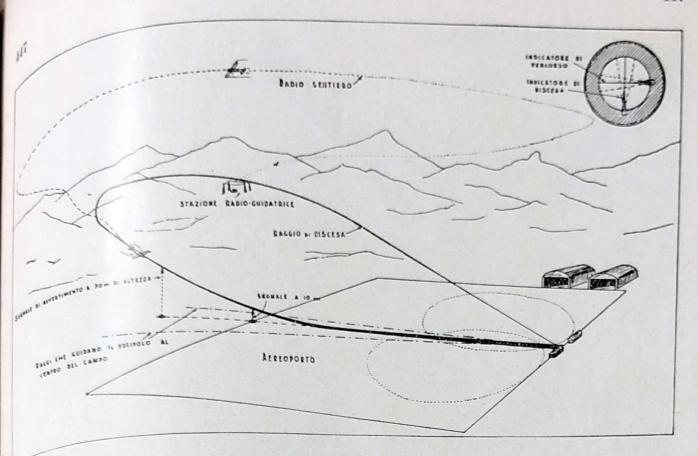
Meraviglie della radio-strada.

Quando molte aviolinee confluiscono ad uno stesso aerodromo, come è il caso di quelli delle grandi capitali del Continente europeo, riesce vantaggioso un diverso impiego della radio-guida. Invece di convergere le radio-onde in un unico fascio, esse vengono irradiate tutte all'intorno dell'aeroporto, esattamente come quelle partenti dalle antenne delle emittenti radiofoniche. Invece di un fascio, si ha un « campo ». Ora, ricordando che le radio-onde si propagano in linea retta, è chiaro che basta individuare la loro direzione di propagazione e seguirla per arrivare a destino. Detto così, questo secondo sistema può sembrare una cosa semplicissima; in pratica sarebbe come consigliare a un cieco di seguire la retta di propagazione di un raggio luminoso per arrivare sicuramente a casa. Occorreva un'invenzione nuova perchè, anche se ricevute con i soliti apparecchi, le

IL RADIOFARO DEL PORTO MARITTIMO PRODUCE UNA ROTTA PRESTABILITA, LUNGO LA QUALE DEVONO PROCEDERE LE NAVI. UN QUALSIASI SPOSTAMENTO FUORI DALLA ROTTA È SUBITO INDICATO DAI SEGNALI ACUSTICI E OTTICI.

radio-onde giungono da ignote direzioni.

La base di tale invenzione — il radiogoniometro — fu preparata, parecchi anni or sono, da due italiani: Bellini e Tosi. Oggi questo apparecchio ha ottenuto vastissima applicazione tanto nella navigazione aerea quanto in quella marittima. Non c'è un solo transatlantico che ne sia sprovvisto, e va estendendosi anche ai piroscafi di minor tonnellaggio. Ne sono provvisti poi tutti i grossi velivoli. Del radiogoniometro si vede — esternamente alla macchina alata — soltanto un bianco anello, di un metro di diametro circa. L'antenna solita non serve: occorre un telaio girevole, come l'usavano gli apparecchi per le radio-audizioni otto anni or sono. È questo telaio che ha assunto la forma ad anello. La sua rotazione è necessaria per trovare la direzione di propagazione delle radio-onde. È come mettere un foglio di carta in una corrente d'aria: la direzione della corrente è subito rivelata. La captazione delle radio-onde è in relazione con la posizione del telaio rispetto al loro senso di propagazione. Perciò, per dirigere una nave o un velivolo verso il punto dal quale provengono le radio-onde, basta seguire il senso indicato dal radiogoniometro.

C'è di più. Esso può sostituire la bussola magnetica quando questa, per cause diverse, riesce inutilizzabile. Con il radiogoniometro si può fare il « punto » sul mare o nel cielo. Basta conoscere la posizione di due stazioni emittenti e individuare la direzione di propagazione delle radio-onde emesse da ciascuna di esse, ed il problema è risolto.

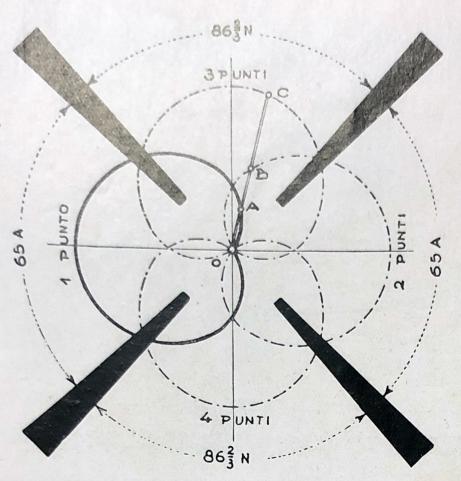
Una curiosa e caratteristica applicazione del radiogoniometro è questa: quando i marconisti dei transatlantici raccolgono il segnale di soccorso lanciato da una nave pericolante, registrano pure il « punto » in cui la nave si trova, trasmesso da quella. Però questo punto, per ragioni che sarebbe troppo lungo esporre, risulta quasi sempre errato, pur essendo fatto e trasmesso da chi alla sua esattezza è enormemente interessato. Perciò la nave che accorre al soccorso ado-

PERCHÈ POSSA STABILIRE LA DISTANZA CHE LA SEPARA DAL RADIOFARO, LA NAVE DEVE RACCOGLIERE ANCHE DEI SEGNALI ACUSTICI. LA DISTANZA È DETERMINATA CRONOGRAFICAMENTE. IL SUONO SI PROPAGA CON LA VELOCITÀ DI 333 METRI AL SECONDO, MENTRE LE RADIO-ONDE SAETTANO CON QUELLA DI 300.000 CHILOMETRI AL SECONDO.

IL RAGGIO CURVO DI DISCESA È STATO REALIZZATO PER GUIDARE GLI AEROPLANI IN MODO DA PERMETTERE IL LORO ATTERRAGGIO IN VOLO CIECO. È QUESTA UNA DELLE PIÙ SORPRENDENTI APPLICAZIONI DELLE RADIO-ONDE.

pera piuttosto il radiogoniometro e si dirige nella direzione dalla quale proviene l'S.O.S.

In un campo del tutto diverso, si dimostra egualmente del pari l'utilità della radio-guida; il « Graf Zeppelin » viene governato costantemente con il radiogoniometro, ed è questo uno dei segreti del suo successo.

Strabilianti sono infine i risultati ottenuti da S. E. Marconi con l'impiego delle micro-onde di 60 cm., per la guida delle navi lungo una rotta predeterminata, in modo da permettere l'entrata di queste nei porti in caso di nebbia, o per condurle lungo scogliere pericolose. Anche in questo caso, la nave guidata deve seguire la traccia formata con la vicinanza immediata di due frequenze acustiche, una a 500 cicli e l'altra a 1200 cicli. L'indicazione è acustica ed ottica, contemporaneamente. Il fascio non viene ottenuto con la irradiazione da un unico proiettore, ma con quella da due proiettori disposti ad angolo retto, e con la sovrapposizione parziale dei due campi di diffusione. Questo doppio sistema irradiante, di dimensioni pressochè eguali a quelle di un comune proiettore luminoso, vien fatto continuamente oscillare di 6°, e in tal modo si produce la traccia desiderata. A bordo delle navi viene sistemato un raccoglitore di micro-onde, provvisto anch'esso del proiettore Marconi.

Il raggio curvo per l'atterraggio in volo cieco.

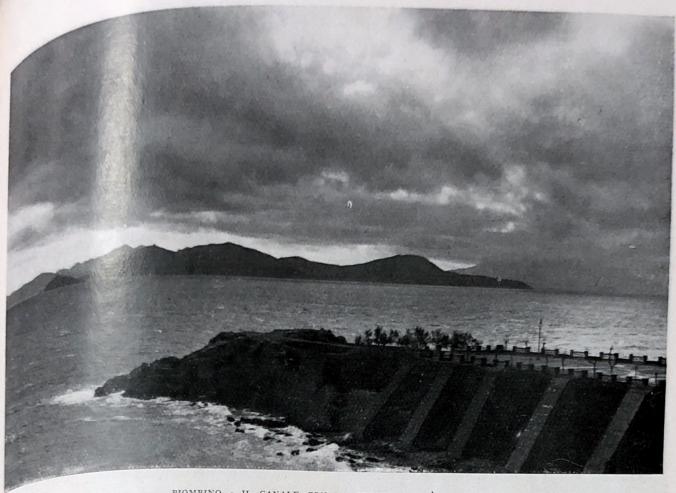
È oggi possibile compiere il miracolo di far atterrare, con il solo aiuto delle radio-onde, il velivolo condotto dalla radio-strada sopra un aeroporto d'arrivo reso invisibile dalla nebbia più fitta. È finalmente eliminato il rischio tremendo dell'atterraggio in volo cieco. Da duemila metri d'altezza, il velivolo può scendere nella nebbia, come scivolando in un pacco di bambagia, e poggiare solo alcuni minuti più tardi, tranquillamente nel centro dell'aerodromo. Tutto questo con il raggio curvo di guida realizzato con le onde ultra-corte. Il velivolo non ha che da affidarsi a questo raggio curvo, che lo porterà esattamente dove è atteso. Il pilota non vede altro che due indici filiformi incrociantisi al centro di un quadrante collocato sul cruscotto del suo apparecchio e si limita ad azionare i comandi di volo, in modo da mantenere al centro del quadrante i due indici dello strumento. Uno spostamento troppo in alto o in basso, troppo a destra o a sinistra è immediatamente indicato dallo spostamento dell'incrocio dei due indici e corretto dal pilota. In questo modo l'apparecchio scende seguendo una curva prestabilita. Giunto a 70 metri dal suolo, al raggio curvo di guida si sovrappone un segnale;

LE QUATTRO CARDIOIDI INTORNO ALLA EMITTENTE DELL'AERODROMO PERMETTONO AL PILOTA DI CONOSCERE LA POSIZIONE IN CUI SI TROVA L'ENTRATA DELL'AERODROMO, E CIÒ È NECESSARIO PER INIZIARE LA DISCESA IN VOLO CIECO.

il pilota percepisce un suono convenzionale, mentre una lampadina si accende sul cruscotto. Egli inizia allora il volo librato, sempre continuando a seguire il raggio curvo. Giunto all'entrata dell'aeroporto e ormai a pochi metri dal suolo (10 m.), intende un secondo segnale acustico. Pochi istanti dopo il velivolo è immobile, là dove era atteso, e si inizia la discesa dei passeggeri.

Molti, ed anche complessi, sono i problemi tecnici relativi alla produzione del raggio curvo di discesa, ormai impiegato in tutti i maggiori aerodromi del mondo. La proprietà delle onde ultra-corte di subire la riflessione da parte del suolo, rappresenta il punto di partenza. In tal modo queste onde si neutralizzano e si forma intorno alla emittente un campo di irradiazione non omogeneo, ma che può assumere le più diverse forme, dall'ala di una farfalla ai petali di una margherita, e che variano con la lunghezza dell'onda impiegata e con l'altezza della antenna-telaio. Si può così determinare un campo di irradiazione che abbia una forma particolare e adatta alla discesa dei velivoli. In Europa si adoperano onde sotto i 10 metri, ed in America sotto i 5 metri di lunghezza. Per i due segnali da trasmettere lungo la discesa — rispettivamente a 70 e a 10 metri d'altezza — si adoperano onde di mezzo metro.

Possiamo ora chiederci se sia necessario che la emittente si trovi precisamente nel centro dell'aerodromo. Se così non è — come è logico — come può il pilota sapere da quale parte deve iniziare la discesa per giungere esattamente all'entrata del campo e non al lato opposto? Egli non può contare sulle luci, che si devono ritenere invisibili; e neppure sulla radio-strada che ormai a nulla può più servire. Si fa in modo che il raggio curvo si innalzi tangenzialmente al campo ed abbia una forma a cuore, ossia «a cardioide ». Ma non basta ancora. Il pilota non vede la cardioide, ma vi deve essere condotto. È per questo che le cardioidi sono quattro, disposte a croce. Ciascuna contiene un segnale particolare: il velivolo girando alla cieca intorno all'aeroporto, passa da una cardioide all'altra, sino ad incontrare quella adatta per la discesa, ossia quella portante il segnale convenzionale. Il pilota si affida allora ai due indici filiformi di cui abbiamo già parlato, ed inizia la discesa.

La collaborazione della radio alla navigazione aerea è appena iniziata. Le applicazioni pratiche sin qui ottenute, alle quali abbiamo molto superficialmente accennato, sono davvero entusiasmanti. È impossibile prevedere oggi a quali risultati si potrà giungere prima della fine del nostro secolo; comunque è certo che le radio-strade avranno applicazioni sempre più rapide e vaste. Esse sono, tra le strade del mondo, le sole perfettamente rettilinee e tali da consentire le più alte velocità.

D. E. RAVALICO

PIOMBINO - IL CANALE CON LA VEDUTA DELL'ELBA.

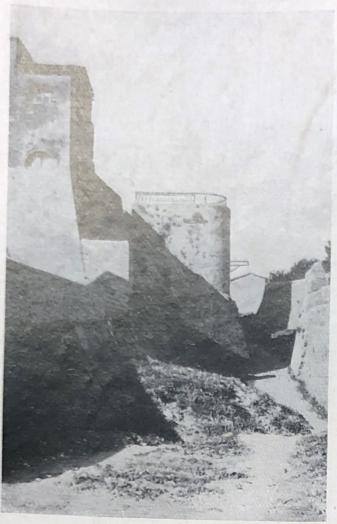
NEI REGNI DI CERERE E DI VULCANO

PIOMBINO

Non è molto lontano il tempo in cui Piombino era tutta compresa nel breve giro delle sue mura: oggi, lungo il mare, o verso il piano, si va formando un'altra città che sembra sfuggita con impeto dall'antica cinta come un torrente alimentato da nuove sorgenti. Il quieto volto di un tempo è acceso di una più intensa vita che dà voce al canto delle sirene, respiro alle macchine possenti, alimento di sangue e di pensiero ad una popolazione laboriosa e tenace; e chi ascolta il ritmo giocondo delle sue officine o vede sorgere le fiorenti spighe dove regnava un tempo la malaria e la morte, non può fare a meno di benedire il lavoro, fonte di prosperità e di progresso (1).

Pure, oltre questa nuova e fervida vita, è caro soffermarsi nei piccoli angoli remoti e pittoreschi dove la fantasia s'indugia volentieri a ricostruire quello che il tempo o i nuovi bisogni hanno distrutto: breve sosta di raccoglimento che trae dal passato confronti e nuove forze per l'avvenire. Le torri, le antiche mura sembrano infatti conservare ricordi di lotte, echi di leggende, tutta la storia di questo popolo che vantò fervore di opere nelle varie vicende italiche, pur conservando la sua indole semplice e marinara.

L'antica Porta a Mare, che si chiudeva un tempo con stridor di ferro agli assalti dei Corsari e fu costretta — con quanto rammarico dei fieri Piombinesi! — ad accogliere superbi cortei di conquistatori, parve troppo angusta per la nuova vita e venne abbattuta affinchè irrompesse il libero vento di mare sulla piazza dei Grani (così chiamata in ricordo di antichi mercati), ove sostano i pescatori nelle ore meridiane o al tramonto.

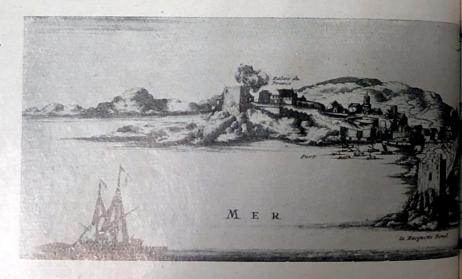
(1) Le cifre, assai più efficaci delle parole, possono dare subito un'idea esatta delle mutate condizioni di Piombino. La popolazione, che nel 1815 non superava un migliaio di abitanti e che fino al 1861 crebbe lentamente, si da contarne 3000, è in questi ultimi anni aumentata con una rapidità notevolissima: infatti, dal 1901 in cui ne annoverò 7696, si arriva al 1911 con 18.705. Al 31 luglio 1933 si registrava la cifra di 26.102 abitanti.

(*fot. Badanelli*)
PIOMBINO - LE ANTICHE MURA.

Alle torri arcigne ed ai bastioni che racchiudevano, col ricordo della Signoria degli Appiani, quello più recente, ma assai più fosco, di una prigione, è ora sostituito un bianco edificio, fonte di luce intellettuale, su aperti e ventilati spazî: la scuola di Piazza Bovio. All'estrema punta della Piazza, dove era la Rocchetta, su cui i venti marini sembravano ridestare tutto il tumulto del passato, gli agguati, le minacciose veglie, brilla ora la fraterna luce di un faro. Questi mutamenti, che caratterizzano epoche tanto diverse e profondi rinnovamenti di spirito, offrono una delle più efficaci lezioni ai nostri giovani che vedono « *dai duri sassi cresciuto l'olivo — dagli irti pruni fiorita la rosa — dalle armi la pace* » (PASCOLI).

Nella parte opposta, verso la pianura, fra il sussurro dei pioppi e l'effluvio dell'erbe selvagge, la solitaria chiesetta di Faliegi (restaurata nel 1859 a spese di Giovanni e Azzolino Celati) con la sua iscrizione: « *Questo oratorio piccolo — col nome solo — rammemora — il grande monastero che fu* » ci riportava ai tempi remoti in cui presso il Porto Vecchio o di Falesia esisteva il Monastero di S. Giustiniano, che fu poi intitolato a S. Bartolommeo e quindi a S. Maria quando ai frati successero le monache di S. Chiara, che lo mantennero fino al 1486. Ora anche la cappellina — ultima vestigia del passato — è stata distrutta; le ciminiere hanno sostituito i pioppi e i cipressi, e l'ànsito fragoroso degli stabilimenti desta echi nella vallata non più deserta.

Il contrasto sorge vivo dovunque, in questo breve lembo di terra: azzurri riflessi di mare e vampe di fuoco, volo di sogni e ritmo di macchine: visioni di passato nella città dell'avvenire. Il forestiero che arriva a Piombino non ha dunque la prospettiva di annoiarsi come in una piccola e monotona città di provincia, specialmente se ha la fortuna di poter visitare gli Stabilimenti Magona d'Italia e Altiforni; serberà invece ricordo d'irreali e quasi fantastiche visioni e, se il tempo di cui dispone potrà permettergli una visita notturna agli Altiforni, tanto meglio; quei colossi neri dalla bocca di fuoco sembreranno nelle tenebre anche più imponenti e minacciosi.

Appena entrati nell'ombra del grande recinto s'intravvedono mucchi di rottami, ferri contorti, pani di ghisa, lingotti, pezzi di macchine: sembrano le rovine di una morta città del ferro. Incrocio di rotaie in terra, intreccio di fili in alto. Passano, portate dal

COME SI PRESENTAVA PIOMBINO

vento, folte ombre plumbee, si arrossano dal riverbero dei finestroni e svaniscono squarciate da un vagoncino sibilante. Nella penombra, tutto appare vago e mutevole, ma un fascio di luce investe a un tratto una parte del recinto, e si distaccano allora nitide e precise sul cielo le trazioni aeree con la lor trama leggera, le cupole nere, l'Altoforno gigante che sovrasta tutto quel popolo fantastico di gru, di ponti leggeri, di ciminiere fumiganti.

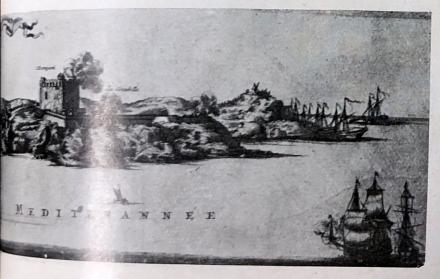
La luce dilaga, si fa sempre più intensa: lunghe scale nere, ponti sospesi sopra ruscelli di acque fumanti conducono al nero mostro, all'immane crogiuolo ove ribolle la massa incandescente del metallo in fusione; e lo scrosciar delle acque, il sussulto degli stantuffi, il cigolio delle gru, ogni rumore è in quel momento assorbito e coperto da quella voce che rugge e impera: la voce possente del fuoco.

(*fot. Badanelli*)
PIOMBINO - TORRE ANGOLARE DELLE ANTICHE MURA.

La colata erompe in una cascata di lava, in un torrente di fuoco tutto lampi e vampe, che abbaglia e incanta. Poi si divide, scorre con briosità di ruscello, si allarga e si placa nel campo di colata. Sembra che la luce, divenuta per un attimo liquida e tangibile, danzi e folleggi tra una fioritura di scintille viola e turchine, scoppi di razzi, fasci di stelle, gocce di fuoco, miriadi di meteore luminose. E gli operai, calmi nel gesto in quella gloria di luce, fra lo scoppiettare delle piccole stelle, sembra che assumano anch'essi una maestà nuova, investiti in pieno dalla grande fiamma che dà risalto ai loro visi bronzei e intenti.

Dal riverbero della colata si passa al fragore dell' acciaieria, dove stridono lunghe braccia di ferro dai movimenti lenti e rigidi, e risuona sopra un disco di acciaio il richiamo agli operai per l'imminente lavoro, specie di *gong* nella selva delle gru, dei tralicci, delle ciminiere. E le piccole ombre nere, sùbito accorse, iniziano una strana danza intorno a quei filoni d'oro che fuggono come spinti da un magico potere, ai serpenti di fuoco che si torcono, si allungano, si irrigidiscono, si spengono lentamente in toni di freddo metallo. Saranno domani rotaie, brilleranno al sole, e su di loro trascorrerà veloce l'umanità.

(*fot. Giavannardi*)
... (DA UNA STAMPA DELL'EPOCA).

Diamo, prima di uscire, uno sguardo alla centrale elettrica, che sarebbe come il cuore, il palpito vivo dei grandi colossi: ordigni neri, manovelle, ingranaggi marciano insieme con moto diverso e pur con unico ritmo, facendo

(*fot. Civilini*)

LA CAPPELLINA DEI FALIEGI.

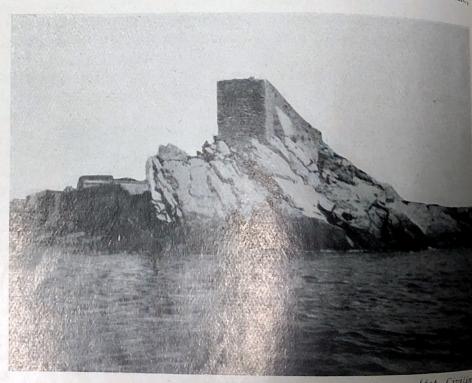
sussultare il suolo per quel loro ansante respiro. Due operai bastano per sorvegliare e ordinare quelle voci formanti un solo poderoso concerto.

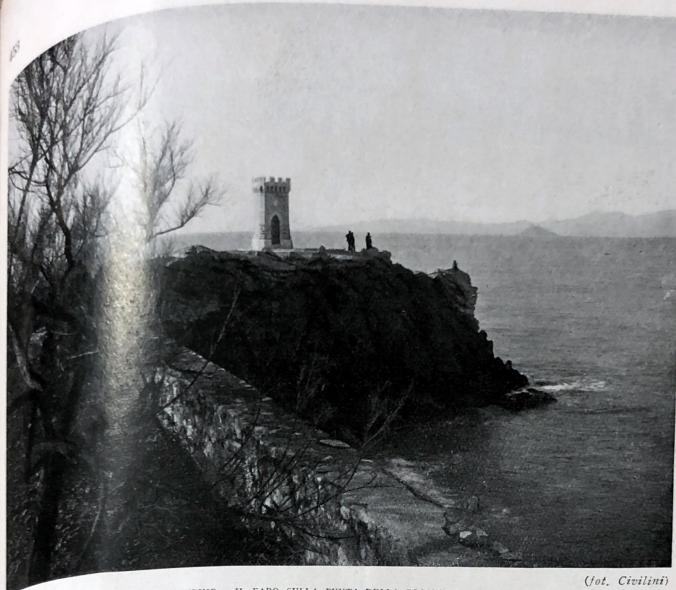
Si esce un po' sopraffatti, pensosi e abbacinati. Anche la danza delle faville si è spenta, l'ombra ha ripreso le cose e, ritornando verso la città, sembra quasi di aver sognato un mondo mitico ed oscuro dove brillano nuovi soli, corrono ruscelli di fuoco, vasche d'argento liquido sembrano riflettere pleniluni favolosi. E dalla parte opposta della città un altro spettacolo più quieto, ma non meno profondo ci attende: il mare, sotto il lieve balenar delle stelle, che riposa l'anima e lo sguardo, ancora abbagliati dalla vampa del fuoco.

La costa cupa e diruta si ammorbidisce ogni tanto in piccoli golfi e calette, che tra gli scogli irti acquistano la dolcezza di braccia che si aprano: alcuni conservano nel loro nome il ricordo di invasioni saracene — come Calamoresca — altri quelli di cavalie-ri, di mostri mari[ni], di quel mondo medi[e]vale e léggendari[o] tanto caro agli an[ti]chi. E tra gli scogli cupi, le trame d'o[ro] di squisite leggende fino a Populonia, te[r]ra di mistero e di poesia.

La riviera di levante, invece, dopo il colle su cui sorge il Semaforo e la rada di Portovecchio, si prolunga un po' monotona fino a Follonica: magnifica spiaggia, ma poco alberata e che risente ancora del l'antico squallore. Pure, ogni anno questa terra, conquistata con sì dura fatica, prende nuova energia e non è forse lontano il tempo in cui, completamente risanata, vivrà in pieno rigoglio. Osservando questa vasta pianura, vien fatto di pensare a chi dedicò tutta la vita in quest'opera di paziente bonifica.

I lavori furono iniziati dal granduca Leopoldo, afflitto dalle misere condizioni della regione, che era riguardata dall'estinta famiglia Medicea come luogo di espiazione,

(*fot. Civilini*)

LA ROCCHETTA (1200).

(fot. Civilini)

PIOMBINO - IL FARO SULLA PUNTA DELLA ROCCHETTA.

tanto che la pena di morte veniva spesse volte commutata con la relegazione in Maremma. Il padule aveva allora una superficie di 1800 ettari; ora si avvia rapidamente verso la completa colmazione. Non è ancora un secolo che Bartolommeo Sestini descriveva nella sua « Pia de' Tolomei » lo squallore della Maremma e pochi anni dopo un certo Alessandro Bulgarini si esprimeva in termini anche più foschi nella cantica per Alessandro I d'Appiano (Tip. Giusti, 1837, Lucca) circa le condizioni in cui trovavasi Piombino e i dintorni:

> Tra l'Arno e Ombrone 've la Cornia reca
> d'un'onda limacciosa al mar tributo
> sulla punta d'un istmo umil sen giace
> Piombino e mira Palmajola e l'Elba
> come natanti in mezzo all'infinito.
> Valli palustri in che s'ode la rana
> fra i giunchi gracidar: squallidi campi
> di rettili e cicale popolati:
> sassosi calli e poggi inospitali
> tranne alle belve, ove mïasmi pregni
> di morbo esizial piove la morte,
> le stanno a tergo. Le inaccesse roccie
> che le s'alzano al fianco, flagellate
> son da bufere ed il fremente flutto
> v'urta e spumeggia. Ivi sanguigni nembi
> scuotono il manto ed al fragor del tuono
> il lampo guizza e segna la saetta
> nella terra e nel mar l'ira del Nume...

Come siamo lontani, oggi, dalla fosca descrizione del Bulgarini!

Guardando con attenzione le carte, è facile constatare il progresso della colmata attraverso i tempi. Nel 1830 troviamo ancora presso Piombino quello stagno in cui Rutilio Numaziano, nel suo viaggio da Roma in Gallia, ebbe occasione di approdare con la sua feluca, nel V secolo dell'Era volgare.

Rutilio, come si sa, ci ha narrato il litigio sostenuto con un ebreo affittuario dello stagno perchè, entrando con la sua barca, sembra avesse danneggiato un tal vivaio di ostriche... L'episodio ci veniva poi riferito in lingua volgare da Giorgio Santi nel suo *Viaggio terzo per le provincie senesi* (Pisa MDCCCVI, per Ranieri Prosperi stamp. dell'Almo Stud.).

Questo stagno fu lentamente colmato dal fiume Cornia che sfociava in mare presso il Puntone; così, nel volger dei secoli, si venne formando la pianura di Campiglia e di Piombino.

Per affrettare la bonifica, il Governo Toscano arginò il fiume Cornia, aprendogli una nuova foce presso Capezzuolo: fu anche co-

LO SFIORATORE PRESSO IL « PUNTONE ». (fot. Civilini)

struito un ponte, chiamato scherzosamente dal Baldasseroni, segretario di Leopoldo, « Ponte d'oro » perchè, spesso travolto dalle acque e quindi ricostruito, costò una discreta somma al Governo Granducale. Aperte quattro bocche di presa, furono indirizzate le torbide nei punti di maggior necessità, e così si provvide alla colmazione di Montegemoli e di Piombino: ma, purtroppo, la bonifica, per inerzia di governi e per mancanza di fondi, non proseguì così spedita com'era cominciata. Soltanto nel 1900 l'intero fiume Cornia fu immesso nella cassa di colmata, e da allora, ad ogni piena il padule di Piombino viene sommerso da un minimo di 5 milioni a un massimo di 14 milioni di metri cubi di torbide che decantano da 150 a 160 mila metri cubi annui di fertile limo elevando annualmente il padule di circa 3 centimetri.

Fino dal 1920 fu stralciato un primo lotto, ed un secondo ne è stato stralciato

PIOMBINO - IL PORTICCIUOLO.

(fot. Civilini)

LA CASSA DI COLMATA PRESSO IL « PONTE D'ORO ».

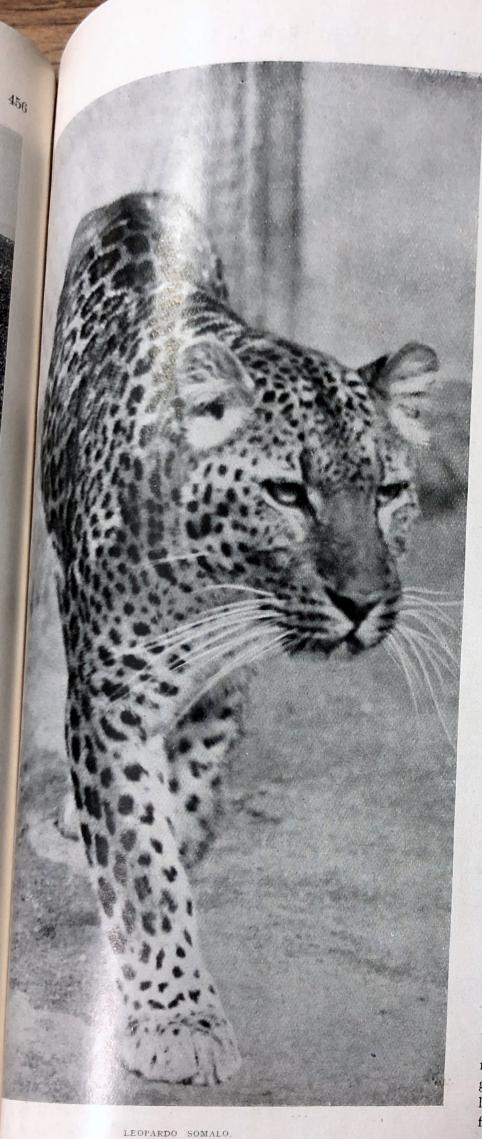
IL GRANO SUL TERRENO SOTTRATTO ALLA PALUDE. (fot. Civilini)

nel 1932; sono così circa 400 ettari di terreno completamente bonificato, dove ora cresce rigoglioso il grano, così come sopra l'antico lago di Rimigliano, fra Baratti e S. Vincenzo, si stende una fiorente pineta. Nella pianura di Campo all'Olmo — ove già regnavano la solitudine e il silenzio — sorge ora la stazione di sollevamento dell'Acquedotto che porta a Piombino abbondanza di acque; industri e intelligenti proprietarî fanno impianti per irrigazione, campi di grano ondeggiano al vento e tutta una nuova vita, fervida e attiva, si svolge in quella pianura che fu un tempo di orrore e di morte.

Maremma, il tuo nome non è più tristezza, brivido di febbre, malinconia di grigi crepuscoli, ma chiaror di sole e fervore d'opere.

E, poichè ogni medaglia ha il suo rovescio, bisogna pur rassegnarsi a veder diradare quelle macchie tutte verdi, profumate di mortelle, di lentischi e ginestre, che costituivano un grande fàscino della Maremma. Così come ci rassegneremo ad incontrare soltanto in qualche fattoria il « buttero » maremmano, ultima nota folcloristica di queste bionde pianure, che ci fa ripensare alle fresche e argute pagine di Renato Fucini, alle giornate di caccia, quando dalla sterpaia si alzano a volo i beccaccini e le allodole cantano nel sole.

EUGENIA NICCOLINI

LEOPARDO SOMALO.

FAUNA COLONIALE AL GIARDINO ZOOLOGICO DI ROMA

Il Giardino Zoologico di Roma ha saputo, mediante l'attività intelligente e tenace dei dirigenti e il valido ausilio del Regime, portarsi alla pari con le altre grandi istituzioni del genere esistenti in Europa.

Non si esagera dicendo che tutti coloro che vengono a Roma, e gli stranieri in particolare, dopo aver visitato la Basilica di S. Pietro, le Vie Imperiali e gli altri maggiori monumenti dell'Urbe, si recano allo Zoo, per il quale la stessa cittadinanza nutre una vivissima simpatia che si manifesta specialmente con l'affollamento festivo.

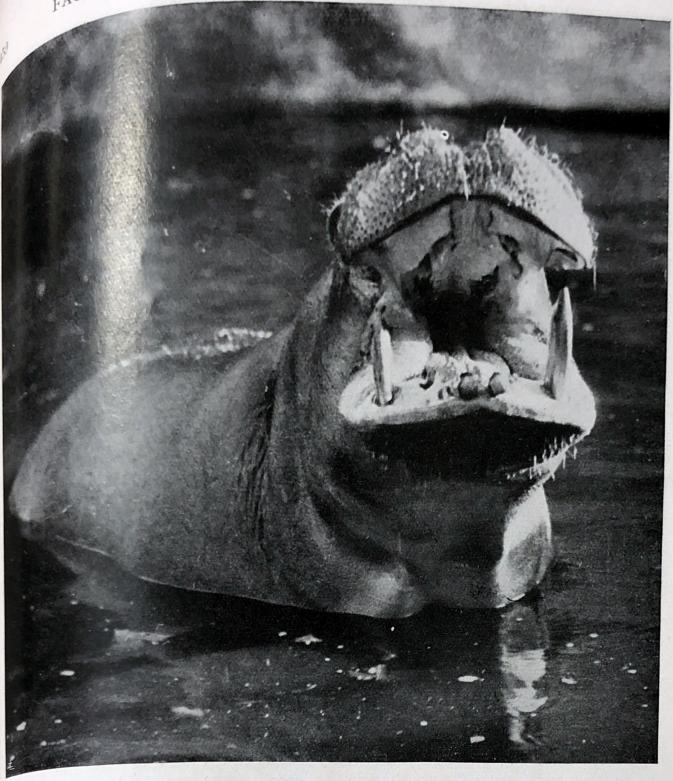
L'Azienda si è notevolmente avvantaggiata dall'essere passata sotto l'egida e il controllo del Governatorato; e il considerevole ampliamento testè inaugurato ne è la miglior testimonianza. Ormai lo Zoo romano non ha più nulla da invidiare ai suoi confratelli stranieri, sia per il suo ordinamento tecnico, sia per il numero e il pregio delle migliaia e migliaia di animali selvatici che vi sono affluiti da ogni parte del

IL LICAONE, LO SCIACALLO D'ERITREA E IL FACOCERO.

mondo e che continuamente si rinnovano.

Oggetto di particolare e assidua cura è la nostra fauna coloniale. Moltissimo ha giovato alla formazione di questa speciale raccolta l'interessamento benevolo del Ministero e dei singoli Governatori delle Colonie, i quali hanno gareggiato nel dotare lo Zoo romano delle più caratteristiche specie di animali selvatici della Libia, dell' Eritrea e segnatamente della Somalia, che è, come ognun sa, la più ricca di fauna. Non crediamo sia opportuno ripetere quanto è stato già detto da competenti su questo tema (1).

Poichè lo Zoo si rinnova continuamente, come avviene di tutte le cose destinate a durare e a perfezionarsi nel tempo, molti degli ambienti creati all'inizio sulla falsariga straniera per il ricovero degli animali, hanno assunto altro aspetto venendo a corrispondere maggiormente e al nostro gusto e alle esigenze

(1) Ci sembra però utile indicare le più recenti pubblicazioni di carattere divulgativo riguardanti la fauna delle Colonie Italiane a Roma: *Il Giardino Zoologico* di Crudi e Lepri (ed. Hoepli); *Fauna e caccia* di V. Tedesco Zammarano (a cura del Ministero delle Colonie); *Tra gli animali selvatici in prigionia* di Rossi (ed. Mondadori); *Guida Ufficiale illustrata del Giardino Zoologico di Roma.*

L'IPPOPOTAMO « GRECO » HA FAME.

moderne. È di ieri, si può dire, la ricostruzione della Casa delle Scimmie. La vecchia casa, angusta e ormai inadatta, è sparita per sempre, per cedere il posto alla nuova, che ha, tra l'altro, un magnifico salone interno con le pareti rivestite di piastrelle, luminoso e fornito — come lo sono, del resto, le gabbie — di riscaldamento e di altre comodità. Diverse specie di scimmie delle nostre Colonie hanno dimora in questa confortevole costruzione. Sono da notare, fra esse, il babbuino, l'amadriade e il cercopiteco grigioverde, tutte provenienti dall'Eritrea. Il babbuino è una delle scimmie più intelligenti, facile ad essere addomesticata, amorevole verso le bestie più piccole. L'amadriade, la cui testa somiglia a quella di un cane, possiede una copiosa parrucca e un magnifico manto grigio-argenteo. Quando sono giovani, questi animali si affezionano volentieri e si prestano ai giuochi, ma da vecchi (e ce n'è qualcuno allo Zoo) diventano collerici. Lo stesso può dirsi del cercopiteco grigioverde — così chiamato per il colore del pelame — molto elegante e assai comune in Eritrea, mentre il cercopiteco rosso — così detto per il fulvo mantello — proviene dalla Somalia.

Quanto ai carnivori, le Colonie Italiane sono ricche fornitrici di eccellenti esemplari, quali la protèle, la iena macchiata, il licaone (*Lycaon*) e il ghepardo (Eritrea); la iena striata, la lince, il leopardo e il leone (Somalia); lo

L'ELEFANTE GHIOTTO

sciacallo e il *fennec* (proveniente dalla Libia).

La protèle (*Proteles lalandii*), o iena zibetto, appartiene alla razza delle iene, ma è più piccola e più àgile delle altre che fanno mostra di sè al Giardino Zoologico: le notissime iena rigata (*Hyaena striata*) e iena macchiata (*Hyaena crocuta*). Quest'ultima è più grossa e più feroce delle altre. Allo Zoo le iene vivono benissimo, ma non si sono mai riprodotte.

Qualche anno fa un folto gruppo di licaoni venne ad aumentare il numero degli abitanti del Giardino Zoologico, e diventò subito oggetto di viva curiosità da parte del pubblico: sono cani selvatici, frequenti in Africa e specialmente nella nostra Somalia, dalle forme strane e dal mantello pezzato con prevalenza di bianco, nero e giallo uovo. Il tipico odore di selvatico che diffondono permane anche in schiavitù.

Da qualche tempo due ghepardi (*Acynonichinee*) formano l'ammirazione dei frequentatori del Giardino Zoologico per li loro simpatico aspetto, che ha del gatto e del cane. Il ghepardo ha bisogno di molto spazio intorno a sè e soffre il freddo; è quasi innocuo.

Le linci delle nostre Colonie sono chiamate *caracal* per distinguerle da quelle europee. Hanno un mantello morbido e folto, color rosso acceso, e le orecchie aguzze che terminano con un ciuffo di peli neri. Sopportano mal volentieri la prigionia, e perciò sono quasi sempre intrattabili. Il numeroso gruppo dei leoni somali, provenienti in gran parte dall'Oltre Giuba, forma un complesso che difficilmente si riscontra in altri giardini zoologici. Abbondantemente nutriti, essi vivono una esistenza del tutto felice e prolificano ogni anno, così che i frequentatori possono ammirare, oltre agli esemplari adulti (e « Samson » è uno dei più perfetti) anche dei gruppetti di leoncini che, almeno da piccoli, sono incantevoli per docilità e mansuetudine.

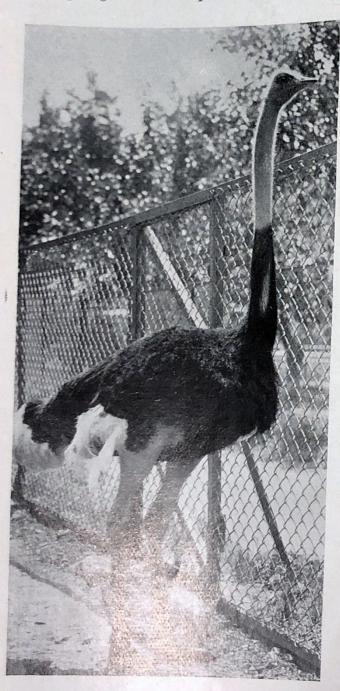
Meno numeroso di quello dei leoni, ma non meno considerevole, è il gruppo dei leopardi, tanto eleganti ed agili, col pelame fit-

IL SERVAL.

tamente maculato; anch'essi vivono bene in prigionia ma si riproducono raramente.

Lo sciacallo libico, detto « della gualdrappa », ha forme più svelte di quello comune, pelame color ruggine e dorso nerastro; è insofferente della cattività e timido, ma con attitudine a diventare improvvisamente aggressivo anche contro i compagni di prigionia.

Una coppia di *fennec*, le graziose volpi del deserto, vive da alcuni anni in cattività. Sono le più piccole volpi conosciute, misurando 40 centimetri di lunghezza e 16 di altezza. Hanno un colore isabella, così chiaro che non si distinguono quando siano distese sulla sabbia. Una volta hanno prolificato allo Zoo, ma i loro nati non sono sopravvissuti.

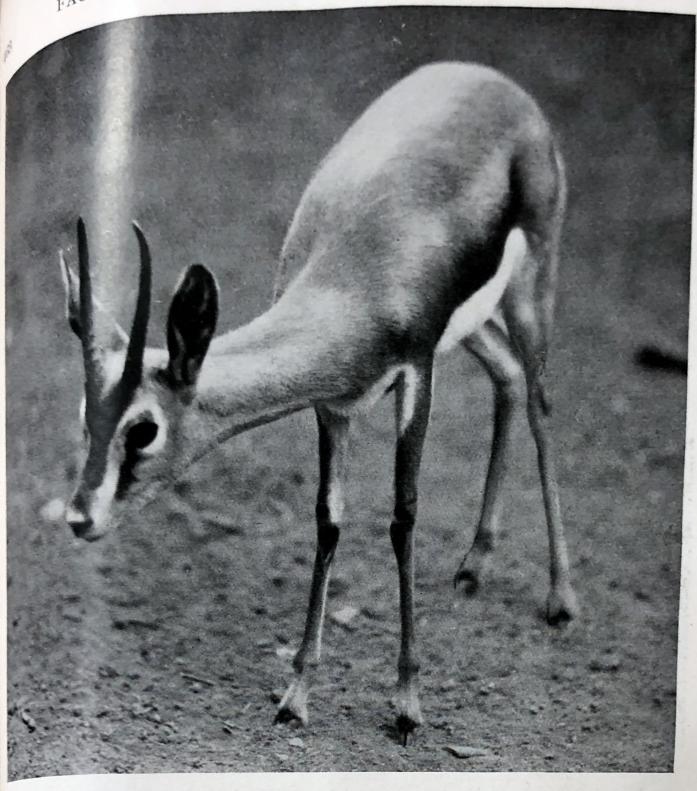
Le più grandi belve provenienti dalle nostre Colonie, sono l'elefante « Toto », l'ippopotamo « Greco » e due rinoceronti. Provengono tutti e quattro dalla Somalia e dimorano nell'apposita Casa dei Pachidermi, a destra dell' ingresso principale. Il gigantesco « Toto » è assai conosciuto, trovandosi a Roma da molti anni: invecchiando, si è fatto bisbetico, e ai suoi scatti di collera si deve purtroppo la morte di un veterinario che lo curava e di un guardiano che gli porgeva della frutta.

LO STRUZZO.

In quanto a « Greco », esso diguazza ormai da ventiquattr' anni nell' ampia vasca (d' inverno viene un po' riscaldata) che mal gli ricorda le impetuose acque della regione del Giuba in cui nacque. Quando il guardiano gli fa aprire l'enorme bocca, quella voragine improvvisa mette qualche brivido in chi la osserva, ma « Greco » è di carattere abbastanza tranquillo, benchè bruttissimo.

In quanto a bruttezza, però, è battuto indubbiamente dal rinoceronte. Un esemplare di questo pachiderma visse lungo tempo nello Zoo, finchè un brutto giorno morì, e poichè la cattura del rinoceronte è molto difficile, il suo posto rimase vacante lungo tempo. Ora finalmente s'è trovato il successore: anzi i successori perchè due sono i rinoceronti entrati nello Zoo. Essi sono ancor piccoli, ma cresceranno: è noto che questi bestioni possono raggiungere persino i quattro metri di lunghezza.

Ai suini appartengono il facocero (Eritrea) e il cinghiale delle siepi (Somalia). Il facocero, assai diffuso in Abissinia, è, più che mostruoso, buffo. All'aspetto, sta tra l'elefante, il cinghiale e il porco, e ben si comprende come gli indigeni lo chiamino « animale immondo ». L' esemplare del nostro Zoo, dal curioso nome di « Mostarda », fu donato da S. E. Gasparini: passeggia, trotterella, sbuffa nel suo recinto, e non è affatto pericoloso come lo si ritiene. D'inverno ha bisogno di molta paglia per ripararsi dal freddo. Una compagna gli allevia ora le pene della prigionia.

Il cinghiale delle siepi, o africano, si presenta con una linea particolarmente elegante. Essendo di difficile cattura, lo si incontra di rado nei Giardini zoologici.

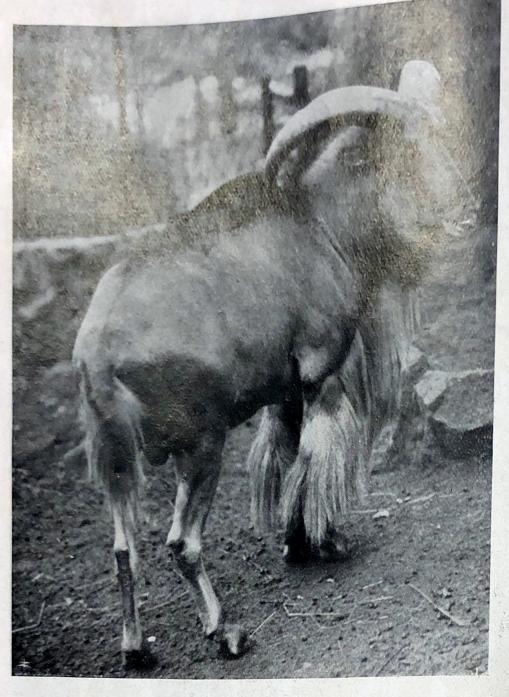
Per quel che riguarda le zebre, se ne annoverano molte specie, ma le più belle sono quelle di Grant e di Grevy, di cui lo Zoo di Roma possiede eccellenti esemplari, prove-

GAZZELLA DI TRIPOLI.

nienti dall'Eritrea e dalla Somalia. Si lanciano volentieri nella corsa e sono molto belle con le loro strisce bianche e nere che sembrano dipinte sul corpo. Queste bestie vanno nutrite con cura speciale, ma si riproducono senza difficoltà.

Tre asinelli selvatici, propriamente della Dancalia, furono donati di recente da S. E. Astuto: sono caratteristici per la minuta striatura trasversale che hanno sulle gambe.

Ed eccoci nel vasto regno dei ruminanti col ricco apporto della numerosa famiglia delle antilopi dei boschi, provenienti dalla Somalia. Abbiamo qui egregiamente rappresentati il dromedario, l'antilope di Mendes, la gazzella di Tripoli, il muflone africano (Libia); il bufalo, la beisa, l'antilope d'acqua, il kudù maggiore e la gazzella del Soemmering proveniente dall'Eritrea.

Un tempo lo Zoo ospitava una giraffa « Lisa », diventata così popolare che, allorchè morì, i giornali le dedicarono lunghe cronologie. Oggi abbiamo una mirabile coppia di giraffe, « Ada » e « Primo », per la quale è stato costruito un apposito edificio in stile esotico. Il pubblico sosta volentieri ad ammirare le due bestie che snodano i loro passi di danza nell'ampio recinto davanti alla casa, la quale è sempre ben riscaldata perchè questi animali soffrono l' umidità come pochi altri.

Il Giardino Zoologico possiede oggi un grup-

CAPRA CRINITA DELLA CIRENAICA.

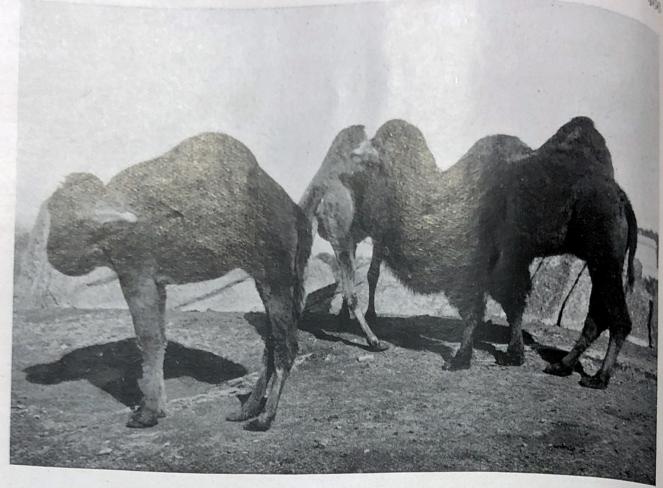
basso. Come il muflone africano, esso è ritenuto uno degli animali più rari della fauna africana. Un gruppo di questi animali provenienti dal Garian, si è subito adattato all' ambiente.

Abbiamo accennato ad una quantità notevole di antilopi, le bestie che offrono il più gradito spettacolo ai visitatori, ospiti di Villa Umberto: dalla *beisa*, coraggiosa e piena di fierezza anche in ischiavitù, dove, tuttavia, prolifica, all' antilope di Mendes o *addax*, che è l' unico rappresentante libico di grossa mole appartenente a questa famiglia; dalle antilopi d'acqua, graziose nonostante le forme un po' tozze e le corna assai robuste, alle tre antilopi dei boschi; dalle gazzelle di Soemmering alle gazzelle di Tripoli, celebrate dai poeti orientali per le forme armoniche. Le gazzelle di Tripoli si addomesticano facilmente con le capre indigene, quando sono allo stato libero, e con gli uomini, se si trovano in prigionia; al Giardino Zoologico si mostrano mansuete e qualche volta timide.

Le nostre Colonie vantano una ricchissima avifauna, qui largamente rappresentata. Vi sono degli struzzi di origine somala, che si sono riprodotti soltanto l'anno scorso. Furono i genitori a covare le uova per circa due mesi: fu anzi quasi sempre il maschio, il quale si faceva sostituire dalla femmina solo al momento del pasto. In libertà, gli struzzi covano soltanto la notte, mentre di giorno affidano questo compito ai raggi del sole; ma nel nostro caso evidentemente il sole di Roma non aveva la forza necessaria, e la cova

po di sei kudù maggiori, il primo dei quali fu donato da S. E. Zoli, e un gruppo di cinque kudù minori. Il kudù maggiore è ritenuto la più maestosa e la più bella fra le antilopi; il suo ornamento più vistoso è costituito dalle corna a spirale che superano il metro di sviluppo. Il kudù minore, come dice lo stesso nome, ha proporzioni più ridotte, ma forme più leggiadre.

Placido e paziente è il dromedario, che, com'è noto, differisce dal cammello perchè ha una gobba sola. Al nostro Giardino Zoologico è rappresentato da quattro esemplari, insieme col bufalo africano che, nonostante si adatti alla prigionia, non cambia il suo carattere violento. Il bufalo africano ha pelame scuro e lucente, corna poderose, ritorte in

LEONE E LEONESSA D'ERITREA.

IL DROMEDARIO E IL CAMMELLO.

fu compiuta di giorno e di notte ininterrottamente.

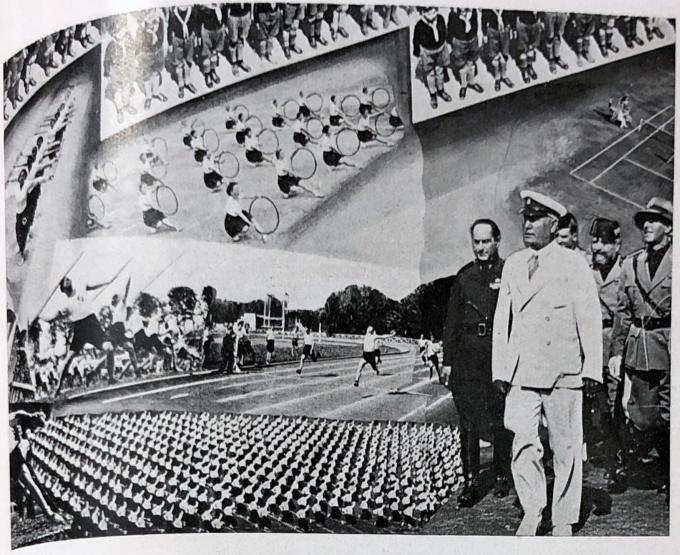
Voracissimo, nonchè molto brutto, è il marabù (Somalia). Alto, con la testa calva, esso punta verso il suolo il becco straordinariamente lungo e rimane così, come assorto, all'aperto, d'estate o d'inverno, ore e ore. Di qui il nomignolo di « filosofo » che gli è stato affibbiato. Ma probabilmente si tratta di un uccello dalla digestione difficile!

Il delizioso laghetto del Giardino Zoologico, ospita, fra gli innumerevoli uccelli acquatici, molti fenicotteri (Somalia): hanno gambe molto lunghe e scivolano leggerissimi sull'acqua. Accoglie inoltre l'anitra dall'elmo (Eritrea), così chiamata per la sua cresta cornea, e l'oca egiziana (Eritrea), che corre veloce tanto sull'acqua che sulla terraferma.

Tra gli altri uccelli provenienti dalle nostre Colonie sono bene rappresentati: il falco giocoliere (Somalia) dai colori vistosi, [illegible] così per le acrobazie alle quali si [illegible] mentre vola; l'avvoltoio dal ciuffo, [illegible] calvo e il capovaccaio monaco, tutti dell'Eritrea; l'aquila occidentale, il gufo abissino, la vultorina, il francolino, dalla carne squisita, e la gru pavonina (Somalia).

Il Giardino Zoologico di Roma possiede, infine, da molti anni, un magnifico esemplare di serpentario, proveniente dall'Eritrea, animale dalle forme elegantissime e dall'andatura mirabile. Appartiene alla specie dei falchi ed è il peggiore nemico dei serpenti: di qui il suo nome. Qualche volta i visitatori gli dànno una biscia, ch'esso aggredisce a speronate, uccide e infine ingoia.

La rassegna, sia pure ràpida, non sarebbe completa se non accennassimo ai rettili. Per essi è sorta nella zona di ampliamento una grande casa che accoglie, fra gli altri, la testuggine speronata e la pardina dell'Eritrea, animali enormi, il coccodrillo (Somalia), il varano del deserto (Libia), il varano del Nilo (Eritrea), che sono gigantesche lucertole, e il pitone a geroglifici della Somalia.

RENZO ROSSI

MOSTRA NAZIONALE DELLO SPORT: IL DUCE E LE ORGANIZZAZIONI DELL'O. N. B.

LA MOSTRA NAZIONALE DELLO SPORT

Chi visiti la Mostra Nazionale dello Sport, testè inaugurata nel Palazzo dell'Arte, a Milano, difficilmente può rendersi conto della celerità della sua organizzazione, che non ha richiesto più di cinque mesi di lavoro. Si ha infatti, al primo entrare nel vasto edificio, sito tra il verde del magnifico Parco milanese, l'impressione di trovarsi dinanzi a un miracolo di organizzazione, il senso di una profonda disciplina, la constatazione che una guida intelligente, amorosa e competente ha presieduto all'iniziativa dal momento della concezione sino a quello della presentazione al pubblico. L'arch. Giovanni Muzio, direttore dell'allestimento artistico, ha saputo infondere nella schiera degli architetti e dei pittori che disposero e decorarono le varie sale un fervore e insieme un senso di equilibrio, così che nessuna concezione artistica ardita sembra urtare contro le realizzazioni più modeste.

Il tema propostosi dal Podestà di Milano, di indire una Mostra Nazionale dello Sport, poteva presentare svolgimenti di una vastità impensata, sviluppi tali che, a concretarli e a realizzarli, non sarebbero bastati anni di preparazione, di indagine, di coordinamento. Ne sarebbero usciti — se per via non si fosse corso il rischio di perdere la lena — un museo dello sport, una storia mastodontica del suo nascere e del suo evolversi e certamente una creatura imperfetta, elefantesca in qualche parte, minuscola e rachitica in altre. Ed il pubblico che oggi — attratto anche da lontano, grazie ai ribassi ferroviari concessi per tutto l'anno nella misura del 50 % da ogni stazione del Regno — ammira, gode e si interessa alla Mostra com'è presentata e come si offre alla rapida osservazione del visitatore, non avrebbe ritrovato la vivacità, la freschezza di tante visioni, che lo afferrano e lo soddisfano se, in virtù della competenza del Podestà di Milano e del conte Alberto Bonacossa, non si fossero raggiunti la proporzione e l'equilibrio.

MOSTRA NAZIONALE DELLO SPORT: I RITRATTI DEI 52 VINCITORI DEL DERBY (ORA GRAN PREMIO DEL RE).

E noi riteniamo che in ciò risieda uno dei maggiori meriti delle persone che hanno dato vita alla Mostra, a questa impresa concepita, nata e prosperante in così breve termine, grazie all'ordine, alla rapidità e alla disciplina congiunti ad un chiaro senso d'arte, che solo può consentire una rappresentazione viva e vitale.

Nel nuovissimo tempio della rassegna dello sport tutte le diverse specialità, tutte le differenti attività sono state ricordate e, per far opera completa ed organica, gli ordinatori hanno voluto che da una Sezione all'altra, da uno *stand* all'altro non vi fosse visibile soluzione di continuità, non esistesse lacuna, nel limite del possibile. Infatti le varie esposizioni si innestano l'una nell'altra, in modo che il visitatore ne vede e ne sente lo stretto legame e, a visita compiuta, ha la impressione che la Mostra rappresenti un tutto unico, un gran quadro a sfumature di tinte, non una tavolozza con i colori gettati in disordine. Di ogni sport, infatti, vi è una parte storica ed una parte moderna e attuale, presentate con chiara evidenza a mezzo di cimeli, di stampe e di fotografie, secondo un concetto storico progressivo con riferimento preciso agli atleti, ai nomi, agli effettivi reali, insomma, dello sport. Ed appunto perchè lo sport è qualcosa di vivo, di movimentato e di plastico, come tale doveva esser rievocato alla mente dello sportivo. Soprattutto nella continuità del suo dinamismo sostanziale, che si identifica con le figure rappresentative di ogni tempo, di ogni anno, di ogni stagione sportiva.

La visita alla Mostra Nazionale dello Sport ci consente infatti di vivere le diverse epoche, attraverso la documentazione viva e palpitante delle imprese e delle figure più rappresentative che accendono la fantasia, che interessano. Gli anziani, che hanno vissuto le vicende dei primordi dei diversi sport in Italia, trovano motivo per un balzo nostalgico nei ricordi della loro gioventù; i giovani invece hanno modo di apprendere dalla diretta do-

MOSTRA NAZIONALE DELLO SPORT: LA SERIE DEI VINCITORI DEI 22 GIRI D'ITALIA, NEL SALONE DEL CICLISMO.

cumentazione episodi lontani e meno noti, dei quali l'eco era loro giunta confusa, come un mito o come una leggenda.

In ogni singola sezione le maggiori gesta del passato sono messe nella più suggestiva evidenza. La pagina scritta da Dorando Pietri nella Maratona della Olimpiade di Londra rifulge nella mostra atletica, in cui è consacrato l'atto della Regina d'Inghilterra che riceve e premia lo sfortunato campione italiano che, come si ricorderà, giunse primo allo stadio, dopo oltre 41 chilometri di corsa, ma cadde a un centinaio di metri dal traguardo. Nella sezione del ciclismo l'urlo «*Molla Buni!*», esploso più di quarant'anni fa in un'impeto di passione e di incoraggiamento per il prodigioso ciclista milanese, è fissato a lettere lapidarie e forma il motivo per quella rassegna di primati italiani raggiunti nelle corse ciclistiche dai Tommaselli, dai Momo, dai Gerbi, dai Girardengo, dai Binda, dai Guerra. La macchina italiana del Principe Borghese e di Luigi Barzini, che prima congiunse Pechino a Parigi, attesta il valore dell'industria e dell'ardimento italiani nella mostra dell'automobilismo, in cui rivivono tanti trionfi e tante glorie del nostro Paese. Giorgio Sinigaglia di Como ritorna alla nostra memoria per le sue fulgide vittorie di canottiere e per la sua eroica fine sulle riarse petraie del Carso dove, morente, invocava una stilla dell'acqua del suo lago; ed infatti la sua figura domina nella mostra del canottaggio, uno sport che ha dato e dà tuttora tanto splendore ai nostri atleti. La rassegna del Tiro a segno è un inno di amor patrio, un documento di fede nei destini dell'Italia da parte di tante sezioni nate nel periodo del Risorgimento e fiorite in tutti i paesi della Penisola; ed i nomi dei campioni del mondo attestano quanto sia stata e sia utile nelle masse la pratica di simili esercitazioni.

Primeggiano nell'alpinismo i nomi di Quintino Sella, del Duca degli Abruzzi, di S. S. Pio XI, fra tanti insigni ferventi della mon-

MOSTRA NAZIONALE DELLO SPORT: PARTICOLARI DECORATIVI DELLA SALA DEDICATA ALLE ORGANIZZAZIONI DEL REGIME.

tagna. L'ascesa italiana nel gioco del calcio è documentata attraverso tutte le partite internazionali, le quali culminano nel Campionato del mondo dello scorso anno, in cui l'undici azzurro vinse così trionfalmente. Spalla e Carnera dominano nel pugilato, mentre nella sezione ginnastica l'esaltazione dei campioni olimpionici, da Braglia a Neri, non dimentica il faticoso e glorioso cammino compiuto dagli enti e dalle società in un cinquantennio di propaganda e di partecipazione ai concorsi ginnastici.

Il motociclismo ricorda i suoi campioni e presenta macchine che raggiunsero primati e furono condotte alla vittoria da piloti scomparsi dalla scena sportiva e dalla vita, o da altri che oggi militano nell' automobilismo. Galoppatori e trottatori spiccano nella rassegna dell'ippica, che, forzatamente costretta in spazio ridotto, trae tuttavia risalto da una decorazione assai indovinata e dalle riproduzioni ad olio dei vincitori dei 52 Derby (ora Gran Premio del Re).

Le progressive conquiste dello sport italiano, specialmente nelle Olimpiadi, sono riassunte nella Sala riservata al Comitato O pionico Nazionale Italiano, in quella chiam «dei primati». Le imprese dei singoli e que collettive, i nomi degli atleti e quelli delle cietà formano un libro d'oro che racchiu l'aristocrazia degli sportivi azzurri e le gen più significative. Passano come in un film d documentazione rigidamente severa e seren visioni superbe di ardimenti e di conquiste. Gesta e nomi già passati alla storia sportiva rivivono qui in un'aureola di gloria, dovero so omaggio dei superstiti ai pionieri. Varie sale sono riservate agli enti turistici e di propaganda, altre ad una rassegna di caricature che è riuscita veramente suggestiva, specialmente nelle riproduzioni di fogge e di mode di altri tempi; altre infine alla stampa speciale. È in uno di questi reparti che il Touring è presente con le sue pubblicazioni e con le sue Carte, ammirate da tutti i visitatori della Mostra.

Questa pone giustamente in primo piano le conquiste e le mete raggiunte dalle illuminate iniziative del Regime. Su tutto domina la figura del Duce animatore, presentato nei diversi atteggiamenti di sportivo militante: aviatore, automobilista, motociclista, schermidore, cavaliere, nuotatore. Egli è bene un grande esempio, anche nello sport, a tutte le generazioni che hanno la ventura di vivere sotto la Sua guida. Attorno alla Sala a Lui dedicata prosperano le grandi iniziative del Fascismo che costituiscono motivo di giusto orgoglio per tutti gli Italiani. L'Opera Nazionale Balilla, l'organizzazione dei Fasci di Combattimento, i Giovani Fascisti, i G.U.F. formano la testimonianza sicura delle sagge provvidenze del Regime per l'educazione fisica delle masse, per il miglioramento progressivo della razza. E non va dimenticato l'apporto dell'Opera Nazionale Dopolavoro, l'istituzione che da tanti anni provvede alla elevazione dei lavoratori. Con la rassegna dei primati, delle conquiste e delle quotidiane esercitazioni sportive delle forze armate dello Stato si conchiude l'esposizione dello sport italiano, sintesi di ardimento, di volontà, di disciplina, di velocità.

Di velocità soprattutto, che è la divisa di questo secolo dinamico. Ecco perchè gli ordinatori della Mostra hanno voluto esporre nel cielo dello Scalone d'onore in posizione preminente, l'apparecchio di Agello mercè il quale l'Italia detiene da tempo il primato mondiale della velocità.

V. G. L.

(*fot. Ag. Schostal*)

ATLETI DELL'O. N. D. ALLO STADIO MUSSOLINI DI ROMA.

Ricorre quest'anno il primo decennale della fondazione dell'Opera Nazionale Dopolavoro, istituzione tipicamente fascista e altamente benemerita della elevazione fisica e spirituale dei lavoratori.

IL MONUMENTO A CESARE BATTISTI VISTO DA PIAZZA DANTE - LA SEVERA IMMAGINE DEL POETA, CHE AUSPICÒ I TERMINI SACRI D'ITALIA, SEMBRA VIGILARE L'ARA DEL MARTIRE. (*fot. E. Pedrotti*)

APOTEOSI ITALICA
SUL DOS TRENTO

CESARE BATTISTI E IL TOURING

Il monumento che l'Italia ha innalzato a Cesare Battisti, nel ventesimo annuale della dichiarazione di guerra all'Austria, sorge in cospetto della città di Trento, su un'altura isolata. Al lato opposto della valle, gli sta di fronte il Castello del Buonconsiglio.

Al piede dell'altura, rotonda e rupestre ai fianchi, pianeggiante e verde al sommo, sorge l'aguzza chiesetta di Sant'Apollinare, la più vetusta della città, che reca incastrato nell'abside il più antico documento epigrafico della romanità del Trentino. L'altura guarda con ampio dominio la verde vallata dell'Adige e le strade che fan capo a Trento, e, vista dai piedi del monumento a Dante, ha per sfondo la Paganella, la montagna più cara a Battisti, sulla cui vetta spicca il rifugio e splenderà il faro, dedicati alla memoria del Martire.

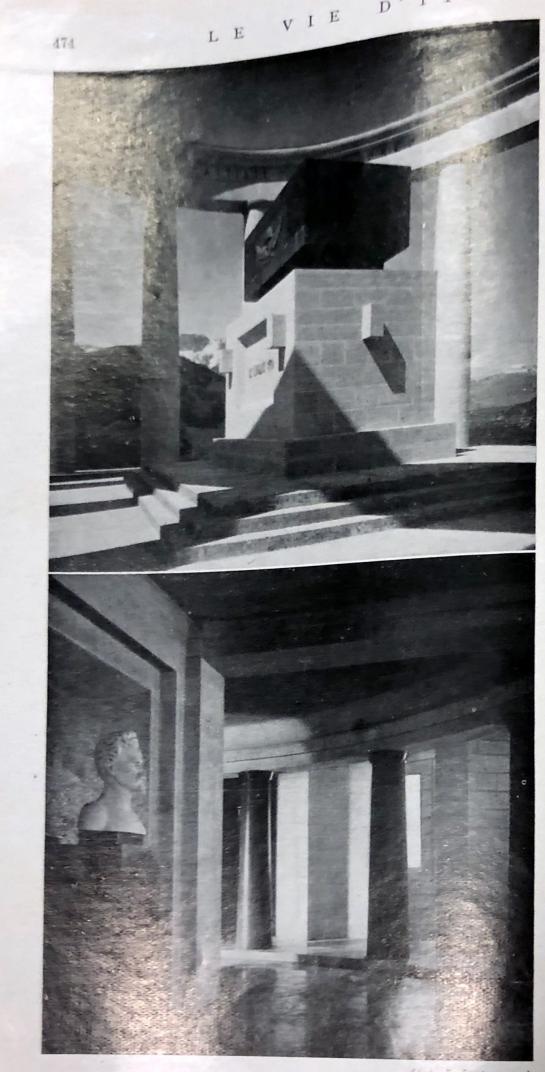
Intorno al gigantesco macigno, ora chiamato Dos Trento, o semplicemente Dos, e, in antico, Verruca, si formò il primo nucleo di Trento romana. La romanità ebbe in esso un baluardo così formidabile, che Cassiodoro poteva darne, a nome del re Teodorico, questa definizione: « Esso è la chiave della provincia, ed è castello singolarissimo, che con ogni ragione si può chiamare il primiero, in quanto dura ancora la tradizione che fosse un dì eretto a freno dei barbari ».

(fot. E. Pedrotti)

ALI D'ITALIA NEL CIELO DELLA CITTÀ REDENTA.

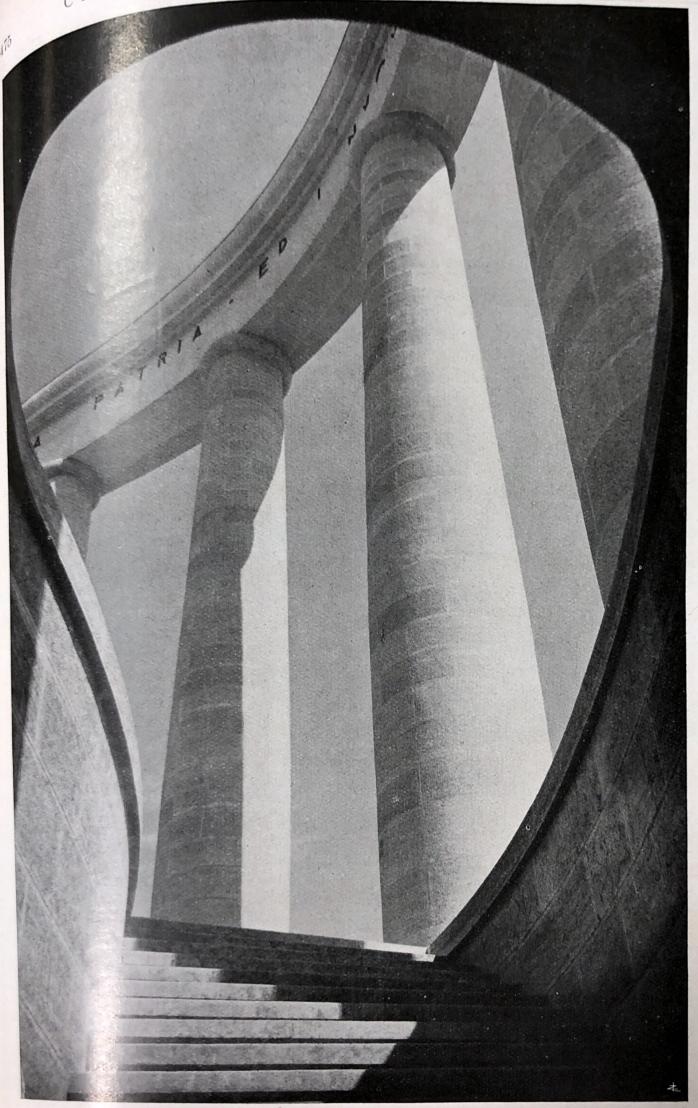
Nessun piedestallo poteva essere più degno di questo per il monumento e per la tomba di Cesare Battisti, che, nato in una casa sorta sui resti di una torre romana, in venti anni di azione politica, con la fervida predicazione per l'intervento, con la partecipazione alla guerra e col martirio, dimostrò la più profonda aderenza alla vita, alla storia e al destino della sua terra italianissima, diventandone il simbolo luminoso.

La prima idea di un monumento nazionale a Cesare Battisti risale al luglio 1916, quando Paolo Boselli, allora Presidente del Consiglio, « sicuro di interpretare la coscienza unanime degli Italiani » presentò alla firma del Luogotenente del Re, Tommaso di Savoia, il decreto relativo, diventato legge nel 1922. Mentre in alcune città della Penisola si iniziavano sottoscrizioni, oltre ventimila operai italiani residenti al Brasile raccoglievano offerte, degne di rilievo non tanto per l'entità delle somme, quanto per il loro significato morale. Il progetto restò in

(fot. E. Unterveger)

IN ALTO, LA GRANDE ARA. - IN BASSO, L'IPOGEO COL BUSTO DEL MARTIRE.

sospeso per alcuni an-
ni. Solo nel 1926 l'ap-
posita Commissione
nominata dal Gover-
no Nazionale prese
una decisione circa la
località dove il monu-
mento doveva sorge-
re, e l' architetto Et-
tore Fagiuoli di Vero-
na venne incaricato di
presentare un proget-
to, che poi fu ridotto
e lievemente modifi-
cato.

Nel 1934 Benito
Mussolini ne decideva
la immediata attua-
zione e recentemente
elargiva cinquantami-
la lire per la sistema-
zione della strada di
accesso, mentre gli o-
perai trentini offriva-
no una giornata di la-
voro per portare a ter-
mine anche quest'ope-
ra. Pienamente com-
preso del còmpito af-
fidatogli, l' architetto
Fagiuoli non si preoc-
cupò di imitare archi-
tetture sorpassate, ma
volle esprimere con la
maggiore semplicità
l' idea che gli aveva
ispirato il primo pro-
getto, e intonare l'o-
pera al paesaggio.
Còmpito non facile,
dato che solo una co-
struzione architettoni-
ca austera e attuata
con grande sobrietà di
mezzi decorativi pote-
va esprimere, nella
cornice del paesaggio
severo, l' orgoglio di
un popolo e l' imma-
gine più alta del suo
destino.

Il monumento con-
sta di un giro di co-
lonne, alte dodici me-

(*fot. E. Unterveger*)

UN SUGGESTIVO SCORCIO DEL COLONNATO, VISTO DALLA SCALINATA CHE ADDUCE ALL'IPOGEO DOV'È LA SALMA DEL MARTIRE.

DI TRA LE COLONNE, SI VEDE TRENTO, ADAGIATA ALLE FALDE DEL MONTE ARGENTARIO.

tri, appoggiate sopra uno stilobate alto cinque, e legate da una trabeazione alta tre. Nel centro sorge una grande ara, sotto la quale si apre l'ipogeo, a cui si accede per la galleria laterale. Nell'ipogeo, che riceve la luce dall'alto, è la cella che custodisce le spoglie di Cesare Battisti, e il busto del martire, opera dello scultore trentino Eraldo Fozzer. Un'ossatura di cemento armato assicura staticamente all'interno la costruzione, che, così saldata, si presenta come una struttura monolitica. La varietà delle pietre usate, tutte provenienti dalle più rinomate cave del Trentino, accresce il gioco decorativo delle masse architettoniche. La parte bassa è in « siresol », bella pietra di color rossastro; le colonne e il rivestimento dell'ipogeo in « verdello »; la trabeazione in « bianco di Pila », proveniente da Villamontagna; l' ara superiore e le colonne dell'ipogeo sono di granito violaceo della Val di Fiemme; le due colonne votive del vestibolo, di « macchiavecchia » di Peri; i vasi, di marmo giallo di Mori.

Sul fregio sono incise le parole prescelte da Mussolini: « *A Cesare Battisti, che preparò a Trento l'unione alla Patria ed i nuovi destini* ».

Dell'azione politica di Cesare Battisti, della sua vita di soldato, del suo calvario e del suo olocausto, molto è stato scritto, in periodici e in libri, dal 1916 a oggi. Meno nota è, invece, la sua opera di scienziato e l'attività che egli svolse per far conoscere la sua re-

(fot. E. Unte

AI PIEDI DEL DOS SI ELEVA LA CHIESETTA DI S. APOLLINARE, LA PIÙ ANTICA DELLA

UNA VEDUTA PRIMAVERILE PIENA DI GENTILE SIGNIFICATO. NELLO SFONDO LA PAGANELLA, LA MONTAGNA PIÙ CARA A CESARE BATTISTI, SULLA QUALE SORGONO IL RIFUGIO E IL FARO DEDICATI ALLA MEMORIA DEL MARTIRE. (fot. E. Pedrotti)

gione. Sarà bene tener presente che, se Battisti rappresenta la fedeltà indomita del Trentino alla Patria, è sopra tutto perchè egli seppe alimentare e tener viva la fede della sua gente, non soltanto con la forza del sentimento, ma specialmente con l'arma di una solida cultura storica e geografica.

Fin dagli anni giovanili egli predilesse la geografia, tanto cara anche a Giuseppe Mazzini, e a questa umanissima scienza dedicò, con grande serietà e passione, buona parte della sua vita operosa. Quale sentimento egli portasse nello studio dei fatti e delle vicende, dei fenomeni e delle leggi, che regolano la vita della Terra e dell'Umanità, per sostanziare di ragioni positive e concrete il suo apostolato, ci dice soprattutto il seguente brano, che si trova nell'ultimo suo discorso, pronunciato a Milano nel 1916 e dedicato agli Alpini: « Montanari e montagne formano una cosa sola. Il terreno s'immedesima con le persone. Troverete mille abitanti del piano, che non hanno mai fatto attenzione alle forme del terreno, che non hanno mai visto un palmo di terra che non sia lastricato; ma il montanaro ha la sensazione della montagna, ha il senso geografico del territorio che abita. Egli sa donde viene l'acqua che gli scorre ai piedi, sa come la valle ov'egli vive sia fatta dal confluire di tante vallette che scendono l'una nell'altra; sa come la valle presupponga il valico, la cima, la vedretta, il nevaio; sente la continuità del terreno, per cui nel fondo della sua coscienza v'è l'idea che deve esser sotto ugual governo e organamento tutto un bacino d'impluvio. Egli sente, vede nella Patria l'espressione geografica ».

Uscito dalla scuola di Giovanni Marinelli *senior,* il giovane Battisti nel 1898 richiamò su di sè l'attenzione degli studiosi col volume « Il Trentino », una monografia morfografica e antropogeografica, premiata a un concorso — giudici erano Cesare Paoli, Achille Coen, Giovanni Marinelli e Pasquale Villari — per la quale il Trentino fu la prima

regione italiana che venisse a possedere un'opera del genere, condotta su un piano originale e moderno. « Se tutte le regioni italiane avessero una monografia come quella del dott. Battisti! », scriveva nel 1899 Carlo Porro, allora capo di stato maggiore del Comando della Divisione Militare di Milano. A quest'opera seguì una vasta produzione di carattere scientifico e divulgativo rivolta a illustrare il Trentino sotto l'aspetto geografico, topografico, toponomastico, ecc., senza contare le riviste e i periodici da lui fondati e promossi, e le numerose guide con le quali cercò di diffondere tra gli Italiani la conoscenza della sua terra e di dare incremento al turismo nazionale. Fu sopra tutto nel tempo in cui cominciarono a preoccuparlo le conseguenze della propaganda turistica straniera che Cesare Battisti s'interessò di alpinismo e del problema turistico.

Alpinista appassionato fin dagli anni giovanili, s'interessò dell'alpinismo come della palestra ideale nella quale i giovani del Trentino avrebbero potuto temprare il corpo e l'anima, prepararsi alle battaglie del domani. Ai problemi turistici, dei quali avvertì per tempo tutta l'importanza, in quanto erano strettamente connessi alla difesa dell'italianità e all'economia nazionale, dedicò incessantemente il frutto delle sue ricerche, i suoi studi e il suo fervore. Per questo egli fu sin dalla prima ora un caldo e schietto amico del Club Alpino Italiano e del Touring Club Italiano. Nelle sue riviste e nel suo giornale egli segnalò sempre ai lettori trentini le iniziative e la attività dei due grandi sodalizi.

Al secondo dimostrò in varie occasioni la sua viva simpatia e diede, in parecchie circostanze, la sua collaborazione preziosa. Nel 1908 il Touring tenne il suo congresso generale a Trento, dove, fra le altre cerimonie, era prevista la inaugurazione del busto a Giosuè Carducci (opera del bolognese Bolfarelli), che ancora oggi adorna la Piazza Dante, e l'apertura di sei rifugi costruiti dalla benemerita Società Alpinisti Tridentini, oggi fiorente sezione del C. A. I. I Soci del Touring s'erano proposti d'intervenire col vessillo tricolore, ma le autorità austriache lo proibirono. Cesare Battisti scrisse allora con franca audacia un articolo, nel quale diceva: « Oh, infinita sapienza dei poliziotti! Il tricolore lasciato libero è un tricolore innocuo. Quello proibito è invece un tricolore che eccita, che scuote, che infiamma, che scalda le vene e i polsi. Il primo potrebbe far pensare al vessillo dello Stato alleato, ma l'altro, quello proibito, è bandiera di popolo. Questo, quando non c'è di pezza, si fa presto a immaginarselo; lo si combina in mille modi.... non sequestrabili ».

Il giorno dell'arrivo dei congressisti, Cesare Battisti rivolgeva loro un caldo saluto. Probabilmente risalgono a quest'epoca le prime trattative e intese tra il Touring e i dirigenti della Società Alpinisti Tridentini per la collaborazione alla grande Carta d'Italia.

Il Touring ebbe una nuova attestazione di simpatia da parte di Cesare Battisti in un'altra occasione memorabile. Nel settembre del 1913 il sodalizio organizzava la grande escursione nazionale nel Cadore con il concorso della sezione milanese del Club Alpino Italiano. Era previsto il pernottamento a Misurina, dove la carovana arrivò, infatti, dopo lunga e penosa marcia sotto la pioggia dirotta. Tutti erano stanchi e rattristati per il maltempo. Al levar delle mense, e mentre i più stavano per recarsi a riposare, giunsero d'improvviso Cesare Battisti, deputato di Trento al Parlamento di Vienna, Guido Larcher, Capoconsole del Touring, e Pietro Pedrotti, presidente della Società Alpinisti Tridentini, i quali avevano passato il confine per venire a portare il saluto del Trentino ai fratelli italiani. Il Pedrotti pronunziò un discorso ardente di patriottismo e anche Cesare Battisti ebbe parole commosse, che furono accolte con vivo entusiasmo. La serata trascorse in fretta, e i tre rappresentanti del Trentino ripartirono nella notte tempestosa.

Nel 1913 uscì il foglio riguardante la Venezia Tridentina della grande Carta d'Italia al 250.000, curata dal Touring. Ad esso Cesare Battisti aveva collaborato insieme con i dirigenti della S.A.T. In una relazione sull'attività del Touring, inviata dall'imperial regia polizia alla Presidenza della Corte di Appello di Innsbruck, e che, per una strana coincidenza, porta la data dello stesso giorno (12 luglio 1916) in cui Battisti saliva il patibolo, si trovano i nomi dei componenti della commissione incaricata di collaborare alla Carta: Lamberto Cesarini Sforza, Antonio Tambosi, Ernesto Lorenzi, Silvio Valenti, prof. D. Reich, dott. Cesare Battisti, dott. Ettore Tolomei, prof. Gino Onestinghel, Mario Scotoni, Carlo Garbari e dott. Vittorio Ste-

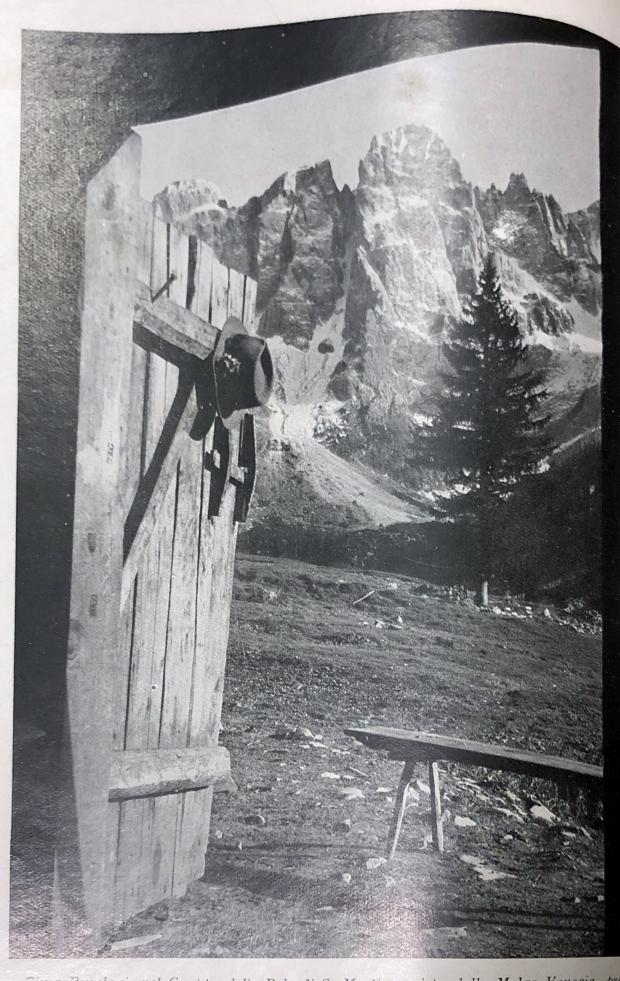
1900. Il contributo più notevole, specie per la parte topografica, venne dato da Cesare Battisti. Il collegamento tra questi collaboratori e il Touring, dato il pericolo che avrebbe rappresentato una qualsiasi comunicazione epistolare, fu tenuto personalmente da Luigi Vittorio Bertarelli, il quale si recò in varie riprese nel Trentino per prendere accordi e stabilire direttive eludendo la vigilanza delle autorità austriache. Quando la Carta venne alla luce, il Touring conferì alla S. A. T. un diploma di benemerenza, accompagnato da un'elargizione, e il sodalizio trentino, a sua volta, nominò il Bertarelli socio onorario.

PARTICOLARE DEL FOGLIO DI TRENTO DELLA GRANDE CARTA D'ITALIA AL 250.000 PUBBLICATA DAL TOURING CLUB ITALIANO, CON LE ANNOTAZIONI E LA FIRMA DI CESARE BATTISTI.

Durante questi viaggi a Trento, L. V. Bertarelli si incontrò più volte con Cesare Battisti, e da lui ebbe fin da allora affidamento di preziosa collaborazione per il volume della Guida d'Italia, che avrebbe dovuto illustrare le bellezze della Venezia Tridentina. In quell'epoca il Battisti attendeva, in gran segreto, alla compilazione di una guida del Trentino per la collezione « Monografie e guide militari del terreno » diretta dal generale Carlo Porro. Lo scoppio della guerra europea lo sorprese sull' Isonzo, mentre eseguiva l' ultimo sopraluogo per la Guida.

Il 12 agosto 1914, Cesare Battisti passava il confine e si recava a Milano, iniziandovi quell'opera di propaganda, che doveva fare di lui uno dei più cospicui artefici del nostro intervento. Da quel giorno egli si dedicò esclusivamente a questa nobilissima missione, pellegrinando da una città all'altra, preparando libri e opuscoli per far conoscere ai fratelli del Regno la sua terra e la sua gente, e fornire « gli elementi sicuri di fatto — sono sue parole — a chi, dopo l'auspicata redenzione politica, vorrà dedicarsi al suo risorgimento economico ».

Quando suonò l'ora del dovere, egli non esitò un istante, e partì per il fronte, combattendo come semplice soldato al Tonale, sull'Adamello e sull'Altissimo. Chiamato al Comando della I Armata in Verona, compilò sei monografie militari (due delle quali in collaborazione col conterraneo Livio Fiorio) sui Monti della Valsugana, sull'Altipiano di Lavarone e Luserna, sulla testata della Val d'Astico, sulla piazzaforte di Riva, sullo sbarramento di Lardaro e sulle regioni dello Stelvio e del Tonale, corredandole di carte e di schizzi importanti. Quando nel 1916 scoppiò l'offensiva austriaca, volle ritornare al fronte e seguì la sua sorte, suggellando col martirio l'apostolato della sua vita. Ora le sue spoglie dormono composte nella tomba che la Patria gli ha innalzata sulla romana Verruca, di fronte all'ammonitrice immagine di Dante. E il monumento che simboleggia l'alta offerta domina la vallata che vide le aquile della Vittoria risalire il corso dell' Adige e riportare sulla cresta della grande catena alpina i termini sacri d'Italia.

ORESTE FERRARI

Cima Bureloni, nel Gruppo delle Pale di S. Martino, vista dalla Malga Venegia, presso le sorgenti del Travignolo (m. 1945)

DOVE SORGERÀ IL XIV CAMPEGGIO DEL TOURING

Completamente rinnovato con l'adozione di nuovissime tende, il Campeggio sarà suddiviso in tre turni di 10 giorni: I turno: dal 20 al 30 luglio; II: dall'1 all'11 agosto; III: dal 13 al 23 agosto

VITA DEL TOURING

Il XIV Campeggio del Touring e le nuove tende.

Il Campeggio del Touring, quattordicesimo di una serie fortunata, ergerà quest'anno le sue tende nel gruppo delle Pale di S. Martino, presso le sorgenti del Travignolo, al limite della famosa foresta di Paneveggio. Quota: 1945 metri; accesso: dalla strada provinciale che da Paneveggio sale al Passo di Vallés per una carreggiabile — costruita dai nostri soldati durante la guerra e opportunamente sistemata dal Touring — diramantesi presso Pian dei Casoni e svolgentesi attraverso l'immensa foresta demaniale di Paneveggio, col superbo sfondo delle Pale viste dal versante meno noto e meno frequentato.

La località scelta corrisponde pienamente ai requisiti che formano, da tanti anni ormai, la felice caratteristica dei Campeggi del Touring: piena e sana libertà in una vita semplice e rigeneratrice, lontana dalle abitudini costrittive dei grandi centri; ubicazione ideale per la possibilità di accesso alle vette soprastanti. Sotto quest'ultimo aspetto, non crediamo di esagerare affermando che il XIV Campeggio costituirà una rivelazione per i suoi frequentatori.

Passeggiate, gite, ascensioni, arrampicate di ogni grado si offriranno ad essi nel fantastico regno dolomitico, mentre chi predilige gli incanti delle nevi eterne potrà godere delle bellezze del ghiacciaio della Fradusta.

La novità più notevole e interessante del prossimo Campeggio sarà l'apparizione delle tende d'alloggio di tipo recentissimo. Non uno o due pezzi soltanto, ma tutto il materiale dell'attendamento sarà completamente rinnovato. Le vecchie tende 7×7 che brillantemente hanno resistito alle intemperie per ben 13 Campeggi, cederanno il posto a quelle nuovissime, espressamente costruite facendo tesoro dell'esperienza passata. La linea di esse sarà alquanto diversa da quella delle vecchie. In luogo di uno, due pali centrali sosterranno la traversa prolungantesi oltre i pali stessi per sorreggere la cappa di cui la tenda è provvista. La base rettangolare è di m. 6×8, leggermente inferiore a quella delle tende precedenti, ma l'area libera fra i pali sarà di m. 24 anzichè di 16.

Come le precedenti, la nuova tenda, costruita pure dalla Ditta Moretti e denominata «Abruzzi», sarà a 10 letti; questi saranno però separati da teli interni, così da formare delle vere camerette, mentre nella parte centrale rimarrà disponibile un ampio vano in corrispondenza della porta nel quale i Campeggianti potranno trattenersi nelle giornate di pioggia.

Al prossimo attendamento non mancheranno altre novità d'interesse tutt'altro che scarso, ma di esse avremo agio di parlare nel programma illustrato che apparirà ai primi del corrente mese e potrà essere richiesto al Touring, unendo francobollo da 50 centesimi.

L'attendamento sarà suddiviso in tre turni di 10 giorni, come segue:

I Turno: dal 20 al 30 luglio; II dall'1 all'11 agosto; III dal 13 al 23 agosto. La quota d'iscrizione a ciascun turno è di L. 340.

Col Touring alla Strada degli Alpini e al Passo della Sentinella.

Nel prossimo mese di settembre, aderendo con piacere al desiderio espresso da numerosi Soci, il Touring ripeterà l'Escursione alla Strada degli Alpini e al Passo della Sentinella nelle Dolomiti di Sesto, che, effettuata una prima volta nel 1933, lasciò nell'animo dei partecipanti un ricordo incancellabile. Purtroppo in quell'occasione il tempo non fu benigno e la pioggia ostinata tolse in parte la visione dello scenario impareggiabile che si svolge lungo il percorso. Di qui il desiderio giustificato di tornare a godere pienamente delle bellezze offrentisi all'occhio dell'escursionista.

La gita si inizierà a S. Vito di Cadore dove gli escursionisti si concentreranno il 12 settembre. Il 13 essi saliranno al Rifugio S. Marco e alla Forcella Grande per scendere nella Valle dell'Ansiei e raggiungere Misurina in serata. Il giorno appresso i partecipanti saranno condotti a pernottare ai tre Rifugi alpini «Principe di Piemonte», «Tre Cime», e «Mussolini».

Da quest'ultimo rifugio avrà inizio il percorso lungo uno dei più superbi itinerari dolomitici che un innamorato della montagna possa desiderare, svolgentesi in gran parte sopra i 2500 metri. L'Escursione offrirà visioni d'alta montagna di grande e selvaggia bellezza, consentendo ai partecipanti di farsi un'idea delle eccezionali difficoltà superate dai nostri Alpini per l'organizzazione difensiva del massiccio di Cima Undici, prima, per la conquista del Passo della Sentinella, dopo: impresa, questa, che richiese uomini di straordinaria energia, rotti a tutte le insidie della montagna, pronti a tutte le audacie.

Dal Passo della Sentinella, per il Rifugio Olivo Sala, gli escursionisti scenderanno in Val di Sesto dove troveranno le auto che li trasporteranno a Dobbiaco, nei cui alberghi alloggeranno. L'escursione si chiuderà a Cortina domenica 15 settembre.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Il rinnovamento delle autovetture private in circolazione.

Dell'interessante argomento si è già occupata con ampiezza la Rivista tecnica del T. C. I. *Le Strade*; ma non tornerà discaro ai lettori de *Le Vie d'Italia* conoscere in riassunto i risultati ai quali sono giunte le diligenti ricerche del nostro collaboratore Ing. Cesare Alimenti, e che presentano conclusioni inattese.

1. — Il patrimonio automobilistico ha una funzione quanto mai importante nella vita economica della Nazione, e perciò le ricerche dirette a precisarne la consistenza e le variazioni sono della massima importanza. Purtroppo, però, le statistiche ufficiali non ci danno per ora un'idea completa del fenomeno, ed è ventura che all'inconveniente abbia in parte riparato la buona volontà di privati studiosi dell'argomento.

La presente nota è intesa a lumeggiare il rinnovamento del patrimonio automobilistico, limitandosi per brevità all'esame delle sole autovetture possedute da privati e soggette a tassa di circolazione, ed al periodo di tempo 1929-1933.

Per rinnovamento o ricambio delle automobili intendiamo il ritiro dalla circolazione di quelle vecchie, guaste, o comunque non più atte all'uso, e la loro sostituzione con macchine nuove. Le cifre sono riportate dal *Bollettino di statistica* del Ministero delle Finanze, che reca l'ammontare delle macchine che hanno pagato la tassa di circolazione, distinte in vecchie e nuove.

Diamo nella seguente tabella i dati relativi al quinquennio considerato.

Tabella I.

Anno	Autovetture circolanti in uso privato nel Regno		
	vecchie	nuove	totale
1929	115.746	31.464	147.210
1930	135.342	22.797	158.139
1931	145.845	14.661	160.506
1932	145.149	17.733	162.882
1933	159.382	27.898	187.280 (1)

(1) La cifra ufficiale è veramente di 192.280 vetture; però è stato rilevato da vari competenti che in tale dato sono state comprese pure 5000 vetture che hanno pagato solo la tassa turistica nel quadrimestre estivo, e che non figuravano nella statistica degli anni precedenti (cfr. la rivista *Automotociclo*, Roma, agosto 1934).

Come si vede, la vendita di macchine nuove, che era fortemente depressa nel 1931, si è risollevata nel 1933 per merito precipuo della recente produzione di vetturette utilitarie. Anche il numero totale di vetture circolanti, dopo due anni di stasi, ha dato un balzo promettente nel 1933.

Vediamo ora nella seguente tabella le cifre delle macchine vecchie ritirate dalla circolazione, cifre ricavate col seguente ragionamento: se tutte le macchine che hanno circolato in un dato anno fossero poste nuovamente in circolazione nell'anno successivo, ne risulterebbe che il numero di macchine vecchie circolanti in quest'ultimo eguaglierebbe il totale delle macchine circolanti alla fine dell'anno precedente. Se invece il numero delle macchine vecchie risulta inferiore a detto totale, si deduce che la differenza è costituita da macchine ritirate dalla circolazione.

Tabella II.

Anni	1929	1930	1931	1932	1933
Autovetture private ritirate dalla circolazione	5.463	11.868	12.294	15.357	3.500

Per non essere tratti in errore sul significato di queste cifre, occorre considerare che non tutte le macchine ritirate erano divenute inservibili per vecchiaia o per incidenti. Molte di esse sono state trasformate in «camioncini», e molte altre sono rimaste ferme nelle rimesse perchè i proprietari non hanno potuto pagare le spese del bollo. Si valutano così ad oltre 30.000 le vetture — generalmente di grossa cilindrata — che, pur essendo in perfetta efficienza, non circolano per quest'ultima ragione; è noto infatti che, per molte categorie di macchine grosse, la tassa di circolazione era uguale o superiore al loro valore corrente di mercato. (Le recenti agevolazioni fiscali avranno effetto sulla circolazione a partire dal 1935).

2. — Addentrandoci nell'analisi, ci possiamo ora porre varie domande:

In questi anni di crisi, le vendite di macchine nuove si effettuano di preferenza nelle città o nelle campagne?

Il totale di macchine circolanti aumenta in misura maggiore nelle città o nelle campagne?

Il pubblico delle grandi città tende a sbarazzarsi delle macchine vecchie più del pubblico provinciale o viceversa?

Per rispondere a ciò abbiamo sommato a parte le cifre delle zone metropolitane (9 provincie maggiori: Roma, Milano, Torino, Na-

poli, Genova, Bologna, Firenze, Trieste, Palermo) e delle zone rurali (resto del Regno) e ne diamo i risultati nelle seguenti tabelle III e IV.

Tabella III. ZONE METROPOLITANE

Anni	Autovetture private circolanti: vecchie	nuove	totale
1929	43.441	16.519	59.960
1930	57.459	12.544	70.003
1931	64.444	8.892	73.346
1932	62.659	10.109	72.768
1933	72.632	14.927	87.559

Tabella IV. ZONE RURALI

Anni	Autovetture private circolanti: vecchie	nuove	totale
1929	72.305	14.945	87.250
1930	77.883	10.253	88.136
1931	81.401	6.769	87.170
1932	82.490	7.624	90.114
1933	91.750	12.971	104.721

Si svela così un fatto insospettato e cioè che nel 1931 si è avuta una diminuzione di vetture nelle zone rurali, mentre nel 1932 tale fenomeno si è invertito, e si è avuta una diminuzione nelle zone metropolitane. Si osserva inoltre che per le prime la diminuzione è dovuta ad una flessione nella vendita di macchine nuove, mentre per le seconde è dovuta ad una più intensa eliminazione di macchine vecchie.

Per i dati del 1933 si tenga presente quanto si è detto nella nota a pag. 179; ma si può notare che tanto le auto vecchie, quanto quelle nuove, presentano un maggiore aumento nel complesso delle grandi città.

3. — Quale percentuale di macchine posseggono, rispetto a tutto il Regno, le due differenti zone considerate? La tabella seguente ci dimostra che le 9 provincie principali possedevano nel 1921 oltre la metà delle vetture private del Regno e che tale quota è diminuita fino al 1929.

Questo ci dice che l'automobilismo, affermatosi prima nelle grandi città, si era poi diffuso nelle campagne, dove, anzi aveva trovato delle possibilità di maggiore espansione.

Tabella V.

Anni	1921	1922	1927	1929
Zone metropolitane .	54,5	52,6	43,7	40
Zone rurali	45,5	47,4	56,3	60
Regno	100	100	100	100

Anni	1930	1931	1932	1933
Zone metropolitane .	44	45,6	44	45,6
Zone rurali	56	54,4	56	54,4
Regno	100	100	100	100

Però la crisi ha arrestato tale tendenza colpendo maggiormente le campagne, e ne è quindi risultato per differenza un aumento nella quota di vetture circolanti nelle città.

La vendita di macchine è in proporzione maggiore nelle città; l'eliminazione delle vecchie è in forte aumento nelle città, ed in forte diminuzione nelle campagne (tabella VI). Questo ci dice che il processo di rinnovamento del materiale è molto più intenso nelle città che nelle campagne.

Tabella VI.

Anni	Zone metropolitane: Variazioni nel totale	Zone metropolitane: Eliminazione macchine vecchie	Zone rurali: Variazioni nel totale	Zone rurali: Eliminazione macchine vecchie
1930..	+ 10.043	2.501	+ 886	9.367
1931..	+ 3.343	5.559	— 966	6.735
1932..	— 578	10.687	+ 2.944	4.680

In quali delle grandi città si sarà maggiormente esplicato il fenomeno della diminuzione delle vetture nel 1932? Nelle città del Nord, che più hanno risentito della crisi industriale e che sono sature di autoveicoli o nelle altre città, che presentano caratteristiche differenti?

Esaminando i singoli dati provinciali (1) si vede che le diminuzioni si sono verificate a Bologna (805), Napoli (856), Palermo (732); nelle città dell'Italia Centrale gli aumenti sono scarsissimi (Roma 39; Firenze 34); invece gli aumenti maggiori si verificano a Torino e a Milano.

4. — Se dividiamo le autovetture private in categorie di potenza, troveremo che le variazioni per il loro complesso si ripetono proporzionalmente per ogni singola categoria? A tal uopo ci serviamo della classificazione in tre categorie di potenze adottata dal *Bollettino di Statistica* del Ministero delle Finanze, a partire dal 1930 e ne diamo nella tabella VII i dati relativi.

Tabella VII.

Anno	Potenza	Autovetture circolanti in uso privato: vecchie	nuove	totale	Autovetture eliminate
1930..	sotto 16 HP	49.073	3.394	52.467	(2)
1931..	sotto 16 HP	49.713	1.159	50.872	2.754
1932..	sotto 16 HP	52.916	8.167	61.083	— 2.044
1933..	sotto 16 HP	66,378	21.287	87,665	(3)
1930..	16–30 HP	80.914	18.008	98.922	(2)
1931..	16–30 HP	90.524	12.747	103.271	8.398
1932..	16–30 HP	87.172	9.044	96.216	16.099
1933..	16–30 HP	92,918	6.532	99.450	(3)
1930..	oltre 30 HP	5.355	1.395	6.750	(2)
1931..	oltre 30 HP	5.608	755	6.363	1.142
1932..	oltre 30 HP	5.061	522	5.583	1.302
1933..	oltre 30 HP	5.086	259	5.345	(3)

Il totale circolante segna un forte aumento per le vetture sotto i 16 HP, ed una forte diminuzione per le altre due categorie. Le vendite di macchine nuove segnano un fortissimo incremento per la prima categoria ed un corrispondente decremento per le altre due. La scarsa vendita di vetture nuove sotto i 16 HP

(1) Non è però escluso che alcuni di essi debbano essere depurati da errori, che sovente inficiano le statistiche ufficiali.

(2) Per mancanza dei dati del 1929 non è possibile ricavare queste cifre per il 1930.

(3) Per quanto si è detto nella nota a pag. 179 è inutile calcolare le vetture eliminate nel 1933, non potendo ottenere cifre esatte.

1931 è dovuta non a difetto di richieste,
a difetto di produzione, poichè in tale
terminava la fabbricazione della FIAT
e non era ancora iniziata quella della
Balilla. Lanciata questa sul mercato la ven-
dita di macchine utilitarie subisce un salto
notevole: da 1159 a 8617, e poi a 21.287.

Ma il fatto più interessante, anche perchè
inaspettato, svelatoci dalla tabella, è il no-
tevole apporto di vetture vecchie sotto i 16HP,
verificatosi nel 1932. Infatti mentre le auto
di tale categoria circolanti alla fine del 1931
raggiungevano la cifra di 50.872, nell'anno
successivo circolavano ben 52.916 auto vec-
chie della stessa categoria. Da dove sono ve-
nute le 2044 vetture vecchie che costituiscono
tale differenza? Anche più marcato è tale
fenomeno nel 1933, poichè si nota un apporto
di oltre 5000 vetture sotto i 16 HP.
Sembrerebbe logico che, consecutivamente
al lancio della Balilla, si fossero poste in disuso
alquante macchine vecchie della stessa cate-
goria: invece si verifica precisamente il con-
trario.

L'apporto deve essere costituito principal-
mente da una revivescenza (1) poichè le ven-
dite a privati da parte dell'Esercito e di Enti
esonerati da tassa, per una tale categoria di
vetture non possono rivestire una sensibile
entità, e d'altra parte non si può pensare che le
riduzioni, concesse sulla potenza tassabile del-
le macchine vecchie di oltre 10 anni, abbiano
influito nel 1932 e nel 1933 in misura enorme-
mente maggiore in confronto agli altri anni
e alle altre categorie di vetture (2).

Questa notevole revivescenza può signi-
ficare che il pubblico, sotto la spinta dei fat-
tori economici, ha richiesto vetture utilitarie,
in misura superiore alla capacità produttiva
dell'industria e perciò ha provocato il richiamo
in circolazione di vetturette vecchie già di-
messe dall'uso.

Per le macchine di 16-30 HP si nota nel 1933
un aumento di circa 5800 unità tra le vecchie,
mentre la tendenza precedente era verso la
diminuzione. Forse su questo punto giuoca
il contingente di 5000 vetture vecchie di cui
si fa cenno nella nota 1 a pag. 179.

Per le macchine sopra 30 HP si nota una
costante diminuzione.

5. — Le osservazioni precedenti resterebbero inalterate se noi, approfondendo l'indagine, volessimo esaminare separatamente le zone metropolitane e le zone rurali? A tal uopo diamo la tabella VIII relativa alle prime e la tabella IX relativa alle seconde.

Tabella VIII. ZONE METROPOLITANE

Anno	Potenza	Autovetture circolanti			Autovetture elimin.
		vecchie	nuove	totale	
1930..	sotto 16 HP	19.118	1.636	20.754	(3)
1931..		19.141	572	19.713	1.613
1932..		18.599	4.270	22.869	1.114
1933..		25.200	11.045	36.245	—
1930 .	16–30 HP	34.657	9.937	44.594	(3)
1931..		41.413	7.754	49.167	3.181
1932..		40.457	5.433	45.890	8.710
1933..		43.793	3.700	47.493	—
1930..	oltre 30 HP	3.684	971	4.655	(3)
1931..		3.890	566	4.456	765
1932..		3.603	406	4.009	853
1933..		3.639	182	3.821	—

Tabella IX. ZONE RURALI

Anno	Potenza	Autovetture circolanti			Autovetture elimin.
		vecchie	nuove	totale	
1930..	sotto 16 HP	29.995	1.758	31.713	(4)
1931..		30.572	587	31.159	1.141
1932..		34.317	3.897	38.214	— 3.158
1933..		41.178	10.242	51.420	—
1930..	16–30 HP	46.257	8.071	54.328	(4)
1931..		49.111	4.993	54.104	5.217
1932..		46.715	3.611	50.326	7.389
1933..		49.125	2.652	51.777	—
1930..	oltre 30 HP	1.671	424	2.095	(4)
1931..		1.718	189	1.907	377
1932..		1.458	116	1.574	449
1933..		1.447	77	1.524	—

Notiamo così, in primo luogo, che la revivescenza di vetture utilitarie si è avuta tutta nelle zone rurali, mentre nelle grandi città si è avuta la regolare eliminazione di vetture vecchie anche per la categoria sotto 16 HP.

Si vede inoltre che le vendite di macchine nuove sono maggiori, sia in valore assoluto che in valore relativo, nelle grandi città anzichè nelle zone rurali, ed il vantaggio in favore delle città aumenta proporzionalmente a mano a mano che si passa dalle vetture piccole alle grosse.

Il totale delle macchine utilitarie aumenta nelle città meno che nelle campagne, eppure il numero di macchine nuove vendute per tale categoria, è maggiore in città che in campagna. Ciò si può spiegare ammettendo che, per esempio, le numerose Balilla vendute nelle città abbiano provocato un corrispondente esodo di vecchie FIAT 509 verso le campagne.

Perciò, in definitiva, si è avuto nelle zone rurali un maggiore incremento nelle macchine utilitarie, mentre nelle città si è avuto un intenso processo di rinnovamento.

6. — Per dimostrare con maggiore evidenza che la tendenza verso le vetture utilitarie, pur verificandosi in tutto il Regno, si è maggiormente affermata nelle campagne, diamo nella seguente tabella X la distribuzione per categorie di potenze, relativa a gruppi di 100 macchine per le due zone e per i quattro anni considerati.

---

(1) In altri precedenti studi abbiamo adottato tale termine per indicare il ritorno in circolazione di macchine che erano state ferme più di un anno. Altri autori usano il termine disboscamento.

(2) Quando l'Esercito e gli Enti esonerati da tassa (Corpo Diplomatico, Servizi Reali, Croce Rossa, Servizi Ospitalieri, Servizi Civili di Stato, abitanti di Zara, ecc.), rivendono le loro auto vecchie a privati soggetti a tassa, queste risultano per la prima volta nelle statistiche tributarie, pur restando classificate vecchie. Lo stesso si verifica quando, per le riduzioni di potenza accordate alle macchine molto vecchie, queste vengono portate alla categoria inferiore

(3) V. nota 2, a pag. 181.

(4) V. nota 2, a pag. 181.

Tabella X.

AUTOVETTURE PRIVATE IN CIRCOLAZIONE

Anno	Zone	Categorie di potenza			Totale
		sotto 16 HP	16–30 HP	oltre 30 HP	
1930	città	29,8	63,6	6,6	100
	campagna ...	36	61,6	2,4	100
1931	città	27	67	6	100
	campagna ...	35,7	62,1	2,2	100
1932	città	31,5	63	5,5	100
	campagna ...	42,4	55,9	1,7	100
1933	città	41,6	54	4,4	100
	campagna ...	49	49,5	1,5	100

Nel 1931 si è avuto un piccolo aumento nella categoria mediana per il semplice fatto della deficiente produzione di vetture utilitarie. La tabella X permette inoltre di confermare altre deduzioni già ottenute per altra via, per es. sulla tendenza della campagna per le auto utilitarie, ecc. Nel 1933 questo fenomeno si è enormemente accelerato.

7. — Le macchine nuove si ripartiscono fra le varie categorie di potenza come le preesistenti? Oppure si ripartiscono in modo differente, denotando con ciò un mutato orientamento del pubblico e dando altresì un indizio del futuro assetto della massa automobilistica?

La percentuale di macchine nuove e quella delle macchine vecchie eliminate, per le varie categorie di potenza, sono eguali per le due zone rurale e metropolitana? Ed inoltre, dette percentuali si mantengono costanti nel tempo? Per ottenere una risposta alle precedenti domande compiliamo la tabella XI limitata ai soli anni 1931, 1932 e 1933, per mancanza di dati statistici anteriori e posteriori.

Tabella XI. ZONE METROPOLITANE

		sotto 16 HP	16-30 HP	oltre 30 HP
1931	% vendita nuove	2,8	17	12
	% eliminaz. vecchie..	7,8	7	8
1932	% vendita nuove	21,7	11	9
	% eliminaz. vecchie..	5,6	17,6	23
1933	% vendita nuove	50	8,2	4,5
	% eliminaz. vecchie..	—	—	—

ZONE RURALI

		sotto 16 HP	16-30 HP	oltre 30 HP
1931	% vendita nuove	1,8	9	9
	% eliminaz. vecchie..	3,6	9,6	18
1932	% vendita nuove	12,5	6,7	6
	% eliminaz. vecchie..	—10	13	23,2
1933	% vendita nuove	27	5,3	5
	% eliminaz. vecchie..	—	—	—

Come basi di riferimento per il calcolo delle percentuali abbiamo assunto, per le singole categorie, il numero di macchine circolanti alla fine dell'anno precedente.

Vediamo così che nelle vendite di auto nuove si ha una forte tendenza verso le macchine piccole, tendenza che agisce con intensità doppia nelle grandi città, in proporzione alle zone provinciali.

Si ha inoltre una conferma di altre deduzioni già ottenute per altra via (l'eliminazione è maggiore per le macchine grosse, ecc.).

8. — Nella massa di autovetture private circolanti nel 1933, qual'era la proporzione delle nuove rispetto alle vecchie, nel Regno e nelle diverse zone?

Nel Regno, per ogni 100 vetture vecchie, ve ne erano 17 nuove; ma tale proporzione è maggiore nelle zone metropolitane (20,6 %) che nelle zone rurali (14 %).

Se esaminiamo partitamente le nove maggiori provincie, vediamo che le proporzioni più basse si verificano a Firenze (13 %), Trieste (15%), Palermo (17 %); e le più alte a Milano (22 %), Napoli (22 %) e Roma (25%).

Il massimo di Roma è tanto più rimarcabile se si considera che da tale computo sono escluse alcune categorie che non pagano tassa, e che presentano una forte percentuale di vetture nuove. (Corpo Diplomatico, Servizi Reali, Servizio Civile di Stato, Corpi Armati, Croce Rossa, Città del Vaticano, ecc.).

Questo fatto può significare che la Capitale gode di un maggiore benessere, certamente dovuto a tante provvidenze governative che essa ha ricevuto e riceve.

Se esaminiamo le singole categorie di potenza, vediamo che, sempre per le 9 maggiori provincie, le auto nuove sotto 16 HP sono il 30-50 % delle vecchie, quelle da 16 a 30 HP sono il 5-10 %, e quelle oltre 30 HP sono in media il 5 %.

In quest'ultima categoria il massimo è detenuto da Napoli (8 %), e segue Roma (7 %), poi Milano (5 %); ultima viene Palermo con 0,5 %.

È interessante vedere come procede la vendita delle vetture di oltre 30 HP, per giudicare sulla possibile portata della recente legge che ha apportato delle agevolazioni fiscali, limitatamente a questa categoria di macchine. Vediamo così che nel 1933 si sono vendute solo 259 vetture di oltre 30 HP, di cui 61 a Roma, 60 a Milano, 61 nelle altre 7 maggiori provincie, e 77 in tutto il resto del Regno.

9. — Col presente lavoro, più che chiarire tutta la questione del rinnovamento del patrimonio automobilistico, abbiamo inteso saggiarla in vari punti, onde mostrare quanti suoi interessanti aspetti si potrebbero trarre dall'ombra, ove soccorresse un migliore ordinamento statistico.

Il rinnovamento automobilistico è argomento che involge i più vitali problemi dell'economia automobilistica: la saturazione del mercato, le ulteriori possibilità di assorbimento, l'efficienza attuale e la modernità degli autoveicoli, lo smaltimento delle macchine vecchie, le tendenze del pubblico e dei costruttori, ecc.

Ci auguriamo perciò che gli enti interessati, e specialmente quelli dell'industria e del commercio, vorranno auspicare e promuovere un miglioramento nelle rilevazioni statistiche, dalle quali potranno scaturire molti proficui insegnamenti per la loro pratica attività.

Per la circolazione stradale silenziosa.

La *Gazzetta Ufficiale* del 25 aprile ha pubblicato il R. Decreto-legge 17 gennaio 1935, N. 423, col quale sono date disposizioni regolamentari per vietare o regolare l'uso delle segnalazioni acustiche dei veicoli. Il Decreto, che è andato in vigore dal giorno stesso della pubblicazione, ha concesso la facoltà ai Comuni di emanare disposizioni intese a vietare o a regolare l'uso di segnalazioni acustiche da parte degli autoveicoli, dei velocipedi e delle tranvie nell'ambito dei centri urbani o soltanto in talune zone o strade di essi, secondo le delimitazioni stabilite dai Comuni medesimi. I Comuni nei quali siano in vigore le disposizioni di cui sopra hanno l'obbligo di apporre

appositi cartelli ai limiti esterni dei centri urbani, indicanti il divieto totale o parziale dell'uso delle segnalazioni acustiche. Nei casi di divieto parziale i cartelli devono essere apposti anche in tutti i punti di accesso alle zone di divieto.

Il contravventore alle disposizioni emanate dai Comuni in base al detto Decreto è punito con l'ammenda da L. 10 a L. 200. Se la trasgressione avviene nelle ore notturne l'ammenda è raddoppiata.

Le disposizioni emanate dai Comuni devono essere sottoposte alla preventiva approvazione del Ministro per i Lavori Pubblici, che vi provvederà di concerto con i Ministri per le Comunicazioni e per l'Interno.

Naturalmente, nelle località in cui sono in vigore i divieti di cui sopra, non hanno vigore le norme relative all'uso dei segnali acustici previste dal Codice Stradale.

Circolazione degli autoveicoli stranieri in Belgio e in Francia.

Come è accennato in altra parte della Rivista, la serie degli Stati che esonerano gli automobilisti stranieri dalla presentazione dei documenti internazionali stabiliti dalla Convenzione di Parigi del 1926 (Certificato internazionale per autoveicoli e Permesso internazionale di guida), si è in questi ultimi tempi accresciuta, essendo entrati a farne parte anche il Belgio e la Francia.

In data 23 marzo il Governo Belga ha stabilito che dal 15 aprile al 15 novembre del corrente anno, in corrispondenza cioè al periodo di apertura della Esposizione universale di Bruxelles, gli automobilisti esteri circolanti nel Belgio per ragioni turistiche siano esonerati dalla presentazione dei documenti sopraindicati. Gli automobilisti stessi potranno tran-

attraverso la frontiera belga mediante tazione di un documento doganale (1), della licenza di circolazione e della e di guida nazionali.

quanto il Decreto citato non contenga prescrizioni, è raccomandabile che gli obilisti diretti nel Belgio abbiano a si, allo scopo di evitare contrattempi frontiera, di una traduzione francese patente di guida.

nota del 3 aprile scorso, poi, la Direzione generale della Dogana Francese ha comunicato che il Governo della vicina Repubblica izza a titolo di esperimento la circolazione in Francia di autovetture e motociclette atricolate in varî Stati d'Europa, fra cui ia, dietro semplice presentazione, da parte onducenti, dei documenti di circolazione nazionali. Questa agevolazione, riservata esclusivamente agli autoveicoli da turismo, è condizionata al fatto che gli agenti doganali abbiano a esaminare, al passaggio degli autoveicoli per i posti di frontiera, i documenti nazionali e ne riscontrino la regolarità. In seguito a questa verifica gli agenti doganali apporranno sui documenti di temporanea importazione la menzione: «Pièces de police nationale présentées».

Inoltre, a datare dal 15 maggio l'Amministrazione Doganale Francese rilascia, attraverso i diversi Uffici doganali di frontiera, un nuovo documento detto «lasciapassare», valevole per un solo viaggio di andata e ritorno, il quale consente agli stranieri sprovvisti di «carnet de passages», di trittico o di «acquit-cautionné» di importare temporaneamente in Francia motocicli, tricicli, automobili, autovetture, imbarcazioni, e apparecchi aerei da turismo, di loro proprietà.

Il lasciapassare sarà rilasciato dietro presentazione dei documenti nazionali di circolazione (licenza di circolazione e patente di guida) ed avrà la validità di dieci, venti, trenta, o novanta giorni secondo la domanda del richiedente. Il prezzo del documento stesso è il seguente: per la durata di 10 giorni: Frs. 20; per 20 giorni: Frs. 40; per un mese: Frs. 60; per tre mesi: Frs. 100 più Frs. 20 a rimborso di spese e tasse.

(1) Sono documenti doganali di temporanea importazione ici e i «carnets de passages en douane» che vengono ati ai nostri Soci presso la Sede centrale del T. C. I. in o, corso Italia 10, all'Ufficio del T. C. I. di Torino, via Alberto 45-47, agli Uffici C. I. T. di Ancona, Bologna, ia, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Merano, Na- Rapallo, Roma, Trento, Venezia, Verona, Zara, all'Ufficio ale Viaggi e Turismo (C. I. T.) di Trieste, agli Uffici del- alia» Società di Navigazione, di Genova e San Remo, fficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia, alla Società rasporti Fratelli Gondrand agenzia di Trieste, alla Agenzia rasporti Giuseppe Fava di Imperia, nonchè ai nostri Uffici smara, Massaua e Mogadiscio presso la Società Coloniale ana per l'Eritrea.

FERROVIE

Le norme per le facilitazioni ferroviarie della stagione estivo-autunnale 1935.

Ecco in riassunto le norme regolanti le facilitazioni concesse dalle Ferrovie dello Stato per la stagione estivo-autunnale, delle quali già parlammo nei numeri scorsi.

1. – *Viaggi individuali.* – In favore di coloro che si recano alle stazioni termali, balneari, e climatiche *per trascorrervi almeno sei giorni*, è concessa, per il viaggio individuale di andata e ritorno, la riduzione del 50 %.

2. – *Viaggi collettivi e tessera di famiglia per viaggi individuali.* – Quando viaggiano persone di una stessa famiglia in gruppo con biglietto collettivo, sarà consentita inoltre, su presentazione di apposita tessera per famiglia, la riduzione del 50 % per 10 viaggi di andata e ritorno, di qualsiasi membro della famiglia, dalla stazione destinataria di villeggiatura a quella di partenza, durante la permanenza nella località di soggiorno, entro i limiti di validità del biglietto.

3. – *Periodo di rilascio dei biglietti.* – Il rilascio dei biglietti, salvo che non sia particolarmente disposto in modo diverso per qualche località — il che risulta dall'elenco delle località ammesse al beneficio della riduzione che sarà pubblicato dalle Ferrovie — è consentito di massima:

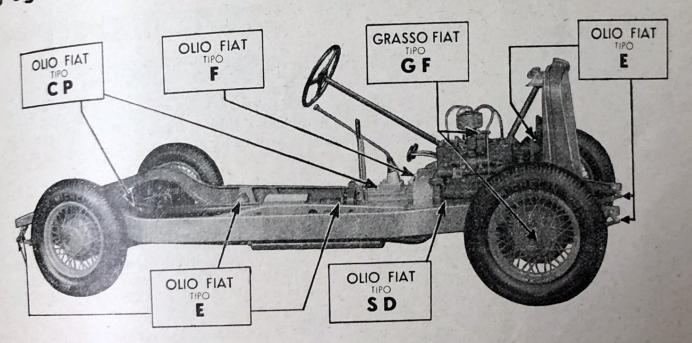
a) per i viaggi individuali: dal 1° maggio al 30 settembre, per le località della Venezia Tridentina (Prov. di Trento e Bolzano); dal 20 giugno al 20 settembre, per le altre località;

b) per i viaggi in base alla tessera di famiglia: dal 20 giugno al 20 settembre, per tutte le località.

4. – *Norme particolari per i viaggi individuali.* – I biglietti di andata e ritorno hanno la validità di giorni 60, compreso quello del rilascio.

Tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno, i viaggiatori hanno diritto ad effettuare fermate nel numero previsto per i biglietti di corsa semplice, cioè: 1 da km. 201 a 400; 2 da km. 401 a 600; 3 da km. 601 a 800; 4 da km. 801 a 1000; 5 oltre i km. 1000. Nessuna fermata è ammessa per i biglietti di percorrenza fino a 200 km.

Agli effetti dell'utilizzazione del biglietto speciale per le corse di andata e ritorno, il viaggiatore è considerato come munito di due distinti biglietti di corsa semplice, soggetti alle norme dei biglietti di corsa semplice, le quali prescrivono che il viaggio debba essere effet-

tuato, fermate comprese, nel termine massimo di un giorno ogni 100 km. Quindi nel caso di un biglietto di distanza di 600 km., il viaggio di andata deve essere compiuto nel termine massimo di sei giorni; la stessa norma vale anche per il ritorno.

Il viaggio di ritorno deve essere iniziato, salvo proroga (di cui si parlerà appresso) prima della scadenza dei 60 giorni di validità: *in ogni caso non oltre le ore 24 del 31 ottobre*.

Il biglietto non è valevole per il ritorno se non è fatto timbrare dalla stazione di inizio del viaggio di ritorno, che deve essere quella destinataria del viaggio di andata. Il timbro sarà apposto alle seguenti condizioni:

a) che siano trascorsi sei giorni dalla data del visto di arrivo che il viaggiatore deve far apporre sul biglietto dalla stazione terminale del viaggio di andata;

b) che, in occasione di speciali manifestazioni, dove esiste un Ente autorizzato a riscuotere una quota dal viaggiatore, il biglietto porti il timbro dell'Ente stesso; le località che dànno luogo a questa esazione di quote in relazione sempre ai periodi delle manifestazioni, saranno indicate al pubblico;

c) che quando si tratta di località prossime alla frontiera sia presentata una dichiarazione attestante l'avvenuta permanenza di almeno sei giorni nella località, dichiarazione rilasciata dal Comitato Provinciale del Turismo o, in mancanza, dal Podestà del Comune.

La validità dei biglietti è prorogabile fino ad altri 30 giorni (con un minimo di 5 giorni) verso pagamento, per ogni giorno di proroga, del 2 % del prezzo integrale del biglietto.

5. – *Norme particolari per i viaggi delle famiglie*. – Possono essere considerati come appartenenti ad una stessa famiglia:

a) il capo di famiglia e il coniuge;

b) i figli, anche adottivi, ed i figliastri;

c) gli avi, i genitori, i fratelli, i fratellastri, gli zii, i nipoti tanto del capo di famiglia, quanto del coniuge, le persone di servizio, col massimo di due per ogni famiglia, ivi compresi i precettori e le istitutrici.

Alle famiglie che viaggiano in gruppo di almeno due persone, viene rilasciata, a richiesta, una speciale tessera (al prezzo di L. 20 per la 1ª classe, L. 12 per la 2ª, L. 8 per la 3ª) sulla quale a cura del capo di famiglia dovranno essere iscritte le persone che prendono parte al viaggio in gruppo con la indicazione del rapporto di parentela. La tessera dà diritto alle singole persone in essa iscritte, una volta raggiunta la stazione indicata e finchè non venga effettuato il ritorno del gruppo, di effettuare un massimo di altri 10 viaggi *individuali*, senza vincolo di soggiorno, con la stessa riduzione del 50 %, fra le località di villeggiatura, e le località originarie di partenza della famiglia. Il rilascio di ciascuno dei 10 biglietti suddetti è *fatto su presentazione del biglietto collettivo originario*. Questi biglietti individuali rilasciati in base alla speciale tessera di famiglia sono nominativi *e non dànno diritto a fermate intermedie*.

Il biglietto collettivo di famiglia è soggetto per la validità, le fermate intermedie, l'utilizzazione e le formalità *alle norme particolari per i viaggi individuali di cui al punto 4*.

6. – *Elenco delle località ammesse al beneficio delle facilitazioni*. – Diremo subito che questo elenco è molto lungo, in quanto non vi sono considerate solo le località termali e balneari che già fruivano nello scorso anno delle facilitazioni, ma molte altre sono state aggiunte. Fra le località climatiche sono state comprese quelle della Venezia Tridentina, della Valle d'Aosta, della linea Cuneo-S. Dalmazzo di Tenda, la località di Tirano, quelle lacuali, alcune dell'Appennino, dell'Abruzzo, della Sila, ecc.: si può dire che sono state comprese tutte le stazioni montane e climatiche che potessero dar affidamento di una certa attrezzatura alberghiera e turistica. Il lavoro è stato compiuto sulla base di segnalazioni degli Enti locali turistici, d'accordo con la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato e la Direzione Generale del Turismo, lavoro minuzioso ed accurato di revisione e di controllo.

Alcune di queste località sono soltanto di appoggio, in quanto servono di transito per altre località ben note di villeggiatura o per stazioni termali. Al riguardo particolari accordi sono stati stipulati con altre imprese di trasporto per assicurare relazioni dirette, in modo che il viaggiatore sia già munito del biglietto dalla stazione originaria di partenza fino a quella ultima di destino.

Importanti semplificazioni per i biglietti di fine settimana e per i biglietti festivi.

Com'è noto, presso le nostre Ferrovie Statali sono stati istituiti da qualche tempo, entro un raggio di 250 km. e con la riduzione del 50 %, speciali tipi di biglietti di andata-ritorno, i quali hanno incontrato il particolare favore del pubblico, come lo dimostra la loro crescente vendita:

a) i biglietti di fine settimana per favorire specialmente i viaggi dai centri urbani alle località mèta di gita e di escursione;

b) i biglietti festivi per favorire invece i viaggi dalle località di campagna ai centri cittadini: infatti sono stati di massima considerati come tali quasi tutti i capoluoghi di provincia.

In relazione al diverso scopo pel quale erano stati istituiti, i biglietti di fine settimana avevano una validità maggiore (dal giorno antecedente a quello susseguente al festivo) di quelli festivi (dal giorno festivo alle ore nove del susseguente il festivo).

Questa diversa validità, sia pure giustificata, come si è accennato, dai differenti scopi dei due tipi di biglietti, non da tutto il pubblico è stata sempre considerata favorevolmente.

Comunque, anche per criteri di semplificazione, l'Amministrazione ferroviaria è addivenuta nella decisione di *fondere i due tipi di biglietti adottando la unica denominazione di festivi* e stabilendo norme uniformi. Così verrà evitata ogni interpretazione dubbia delle disposizioni.

D'ora innanzi i biglietti di andata-ritorno festivi, saranno distribuiti, sempre entro il raggio di 250 km. dalle ore 12 del giorno feriale che precede il festivo o entro questo. Il viaggio di ritorno dovrà essere iniziato nel giorno festivo ovvero non oltre le ore 12 del giorno feriale che immediatamente lo segue. Quando ricorrono due o più giorni festivi consecutivi, ovvero intercalati da un giorno feriale, i biglietti saranno validi per iniziare il ritorno fino alle ore 12 del giorno feriale che segue l'ultimo festivo.

Com'è formato il biglietto chilometrico spagnuolo?

Giacchè si ripete di tanto in tanto la proposta di istituire biglietti chilometrici anche in Italia, sarà forse di un certo interesse conoscere come essi sono congegnati tariffariamente in Spagna.

Le tariffe viaggiatori spagnuole sono chilometriche a base costante, in ragione di pesetas 0,10, 0,075, 0,045 per viaggiatore-chilometro, rispettivamente per la 1ª, 2ª e 3ª classe: al prezzo formato con queste basi viene aggiunto il 41 % di imposte e di aumenti percentuali varî, nonchè i diritti di bollo e di assicurazione obbligatorî.

La Spagna ha soltanto quattro tipi di biglietti a riduzione: di andata e ritorno ordinari (rid. del 25 %); semicircolari (33 itinerari circa); di abbonamento per 3, 6, 12 mesi; chilometrici. Questi ultimi sono utilizzabili da una sola persona fino a km. 3000 e da 2 a 7 persone di una medesima famiglia o ditta (regolarmente riconosciuta) da 4000 a 12.000 km.

Per ottenere questa specie di abbonamento gli interessati *debbono versare preventivamente l'intero importo del biglietto.* Questo è a forma di libretto contenente tanti scontrini da 200 chilometri l'uno (divisibili in sotto-scontrini di 5 km. ciascuno) quanti ne occorrono per coprire il quantitativo dei chilometri acquistati. I viaggiatori possono iniziare i loro viaggi da qualsiasi stazione e per qualsiasi distanza ed itinerario. È sufficiente che essi si presentino alla biglietteria e scambino i loro scontrini e sotto-scontrini per un «biglietto di complemento» cioè per un biglietto di percorso corrispondente a quello richiesto dal viaggiatore.

I biglietti chilometrici offrono nei confronti delle tariffe ordinarie spagnuole una riduzione media del 28 %.

TURISMO

...e e proposte nel campo del turismo internazionale.

La recente assemblea di Cracovia del Conseil Central du Tourisme International » il quale riunisce i rappresentanti delle Associazioni di Turismo dei varî paesi e quelli delle Amministrazioni Governative per lo studio delle questioni interessanti l'attività turistica internazionale — ha esaminato e discusso svariate proposte, alcune fra le quali presentano un particolare interesse.

La più importante di esse si riferisce alla complessa questione dei documenti internazionali per la circolazione automobilistica ed è stata sollevata, con lodevolissimo spirito di opportunità, dal Governo Italiano con una mozione presentata dalla Direzione Generale del Turismo, che qui riassumiamo.

Come è noto, in virtù della Convenzione Internazionale di Parigi del 1926, la circolazione automobilistica all'estero è subordinata al possesso del Permesso internazionale di guida per il conducente e del Certificato internazionale per l'autoveicolo.

Come giustamente osserva la mozione della Direzione Generale del Turismo, gli scopi che detti documenti si propongono — di certificare cioè la capacità del guidatore e l'efficienza della macchina — sono pienamente conseguiti anche dai documenti nazionali il cui rilascio è condizionato ad esami e prove tali da concedere ogni garanzia sulla idoneità delle persone e dei veicoli. Una conferma, del resto, della superfluità dei documenti internazionali è data dal crescente numero di Stati europei che esonerano gli automobilisti stranieri dall'esibizione di essi, riconoscendo validi i rispettivi documenti nazionali: si vedano a tal proposito le recenti disposizioni dei Governi Belga e Francese, riportate in questo stesso numero della Rivista.

La mozione conclude con l'osservare che il continuo sviluppo del turismo automobilistico richiede la riduzione al minimo delle formalità che si esigono per lo spostamento da uno Stato all'altro; propugna quindi un accordo fra i varî Paesi firmatari della Convenzione di Parigi per l'abolizione dei documenti internazionali e la loro sostituzione con quelli nazionali.

Una seconda relazione degna di menzione è quella concernente la responsabilità degli albergatori per le perdite subite dai clienti e i limiti entro i quali essa deve essere mantenuta. Il rapporto propugna l'unificazione delle

norme vigenti in materia nei singoli Paesi osservando che un regime legislativo unico in tutti gli Stati europei è vivamente desiderato negli ambienti alberghieri e in pari tempo sarebbe gradito ai viaggiatori, ai quali tornerebbe utile di sapere che ovunque i loro effetti sono protetti contro il furto e gli altri accidenti in maniera uniforme, e di apprendere così esattamente la portata dei loro diritti. La relazione annuncia che un progetto di legge è stato redatto a cura dell'Istituto Internazionale di Roma per l'unificazione del Diritto privato e sarà esaminato dall'«Alliance Internationale de l'Hôtellerie» nelle sue prossime riunioni. Per noi italiani è motivo di compiacimento apprendere che il progetto di legge si ispira nelle sue linee fondamentali alle norme vigenti in materia in Italia e stabilite dal Decreto 22 novembre 1919. Il principio informatore è infatti quello della responsabilità obiettiva dell'albergatore, limitata a un massimo determinato qualora l'evento dannoso non sia imputabile a colpa dell'albergatore stesso o dei suoi dipendenti.

Per chi si reca all'Estero.

A complemento delle notizie pubblicate nel numero di aprile della Rivista sulle disposizioni che regolano l'esportazione della valuta, informiamo che a norma del Decreto Ministeriale del 13 maggio è consentito a coloro che si recano all'Estero di portare seco monete d'argento per somma non eccedente le L. 50.

Importanti manifestazioni turistiche del 27° Convegno Universale di Esperanto.

L'annuale Convegno della «Universale Esperanto Asocio» avrà luogo quest'anno in Italia e al termine di esso si effettuerà una crociera facoltativa in Libia. Oltre un migliaio di adesioni sono già pervenute alla Federazione Esperantistica Italiana da 29 Nazioni d'ogni parte del mondo.

Il Congresso, che avrà luogo dal 3 al 10 agosto, svolgerà i suoi lavori spostandosi da Firenze a Roma e a Napoli, dove saranno organizzate le escursioni a Pompei, a Capri, al Vesuvio, ad Amalfi e a Sorrento. Dopo la chiusura del Congresso — dal 10 al 17 agosto — sarà iniziata la Crociera facoltativa in Libia, con approdi a Siracusa, a Malta, a Tripoli, a Palermo, a Genova. Da Tripoli partiranno escursioni per l'interno della Colonia.

Gli esperantisti italiani che intendono partecipare all'importante manifestazione dovranno inviare la loro adesione all'«Esperanto Centro Italiano» Milano, Galleria Vittorio Emanuele, 92.

STRADE

La V Conferenza per la regolazione del traffico stradale.

Ha avuto luogo in Napoli dal 29 aprile al 1 maggio la V Conferenza per la regolazione del traffico stradale, con larga partecipazione di tecnici, di amministratori e di rappresentanti delle maggiori Associazioni turistiche e Società di trasporto. Il nostro Sodalizio aveva inviato una delegazione composta dal Vice-Presidente Ing. Comm. Mario Bertarelli, che venne nominato Vice-Presidente della Conferenza, dall'Ing. Comm. Italo Vandone, Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del T.C.I. e del R.A.C.I. e dal nostro Collaboratore Ing. Prof. Comm. Cesare Albertini.

Fra i varî temi che furono discussi nell'importante riunione suscitarono il maggiore interesse quelli riguardanti l'unificazione dei regolamenti di circolazione e dei segnali.

Si espressero poi voti per l'incremento della statistica degli incidenti stradali intesa in senso analitico: anche qui si auspicò l'unificazione dei metodi di rilevazione e di raccolta dei varî dati.

Le luci della strada nei rapporti della sicurezza della circolazione notturna, l'attrezzatura della strada nei rapporti dell'assistenza in caso di infortuni, i provvedimenti convenienti per attuare la circolazione silenziosa senza creare pericolo agli utenti della strada, infine l'analisi psicotecnica degli infortuni e la propaganda per l'educazione degli utenti della strada formarono oggetto di vivaci ed interessanti discussioni, alle quali partecipò largamente la maggior parte degli intervenuti.

I voti della Conferenza verranno presentati al Governo affinchè esso possa tenerli presenti in caso di emanazione di norme integrative delle attuali disposizioni del Codice della Strada.

I trasporti stradali e le ferrovie.

Il problema del coordinamento tra i trasporti ferroviari e stradali va assumendo importanza sempre maggiore a misura che aumenta il numero degli autocarri in circolazione e che si perfeziona tecnicamente ed economicamente questo poderosissimo sistema di trasporti. Presso alcuni Paesi il problema è già stato risolto d'autorità limitando in misura maggiore o minore la libertà degli autotrasporti; presso altri sono in corso di applicazione o di studio provvedimenti intesi allo stesso scopo, con direttive più o meno severe.

Il tipo più rigido di regolamentazione dei trasporti si trova nella Germania, ove fu riconosciuto alle Ferrovie dello Stato il mono-

polio assoluto, comprendente quindi anche i trasporti su strada, fatta eccezione solamente per quelli che i privati possono fare con mezzi proprî. Tutti gli autotrasporti per conto di terzi o sono fatti direttamente dall'Azienda ferroviaria oppure da esercenti di automezzi che funzionano per conto dell'Azienda stessa, secondo particolari intese. Il contratto di trasporto ha luogo tra il mittente e l'Azienda ferroviaria, anche se il trasporto si dovrà eseguire parzialmente lungo strada. Le tariffe vigenti sono esclusivamente le tariffe ferroviarie. Ogni contravvenzione dà luogo a sanzioni severissime, non escluso il carcere.

Anche la Svizzera ha ormai adottato un « coordinamento », secondo il quale la libertà degli autotrasporti per conto di terzi è limitata a percorsi non maggiori di trenta km. Oltre questa distanza, entra in funzione un piano di riparti dei trasporti tra ferrovia ed automezzi che tutela largamente gli interessi ferroviari.

Nell'Inghilterra si è adottata una soluzione alquanto più elastica, in quanto l'esercizio degli autotrasporti per conto di terzi è soggetto ad una concessione, che può essere accordata o negata a seconda delle condizioni in cui si trova la zona da servire rispetto alle comunicazioni ferroviarie ed alle concessioni di autotrasporti già accordate. La facoltà di accordare le concessioni e di stabilirne le condizioni è attribuita a Commissioni miste, nelle quali prevalgono però largamente le rappresentanze degli interessi ferroviari. Le grandi Compagnie ferroviarie poi vanno organizzando propri servizi di autotrasporti, facendo aspra concorrenza agli esercenti di autolinee concesse come sopra, e pare che questa attività delle Compagnie, determinata da ragioni di concorrenza, abbia anche rialzate le sorti dei bilanci ferroviari pericolanti. « *Salus ex inimicis nostris* ».

Nel Belgio, è stato testè presentato al Parlamento un progetto di legge, basato sul principio della concessione per gli autoservizi concorrenti alle ferrovie, dando in materia pieni poteri ad una Commissione Governativa. Le linee generali della legge appaiono assai severe per gli autotrasporti, non esclusa la natura delle sanzioni, che prevede il carcere come in Germania, sebbene in misura più limitata (da uno ad otto giorni).

Da codesti schemi si discosta notevolmente il tipo di « coordinamento » previsto in Francia, nonchè il modo di realizzarlo, in quanto si fonda prevalentemente sull'accordo diretto tra le parti interessate. Il Decreto 19 aprile 1934, inteso a realizzare il coordinamento tra i trasporti ferroviari e gli autotrasporti, non fissa alcun principio assoluto ma si limita ad istituire presso il Ministero dei Lavori Pubblici un Comitato di 5 esperti, rappresentanti delle Ferrovie e delle Aziende di Autotrasporti libere o sovvenzionate, al quale è affidato il compito di realizzare quel coordinamento « promovendo dirette intese regionali o dipartimentali tra le due parti ». Se quegli esperti non riescono a mettersi d'accordo all'unanimità, interviene un arbitro. Non appena emanato il Decreto 19 aprile 1934, la Rete del Nord, senza nemmeno attendere la costituzione di quel Comitato di esperti, che venne nominato solo nell'agosto successivo, provvide spontaneamente a ripartire il territorio da essa servito in cinque zone ed a nominare in ciascuna zona una Commissione di studio. Ciascuna Commissione doveva risultare di una dozzina di persone in rappresentanza delle ferrovie, sia principali che di interesse locale, delle tranvie, delle ditte esercenti di autotrasporti tanto sovvenzionate che libere, con l'assistenza dei locali Ingegneri del servizio « Ponts et Chaussées », e doveva preparare il coordinamento di tutti i mezzi di trasporto procurando di redigere uno schema di convenzione che fosse accettabile da tutti gli interessati. La Rete del Nord quindi convocava in località centrale per ciascuna zona tutti gli esercenti di autotrasporti tanto per merci che per passeggeri, d'accordo coi Prefetti locali, riunendo fino ad un centinaio di persone ed anche più, e fu da queste Assemblee che vennero nominati i rappresentanti della classe chiamati a far parte delle Commissioni di studio. Queste si trovarono d'accordo nel giudicare che convenisse in un primo tempo limitare il loro compito al coordinamento dei trasporti di persone, che si presentava assai più facile che non quello dei trasporti di merci. La Commissione per la prima zona, con sede a Beauvais, presentò in data 29 giugno 1934 le proprie conclusioni che vennero inviate per l'accettazione a tutte le ditte esercenti di autotrasporti, raccogliendo l'adesione dell'80 % degli interessati, dopodichè vennero dalla Rete del Nord trasmesse al Governo perchè le sottomettesse al voto di quel Comitato centrale di coordinamento. Tutte le altre Commissioni di zona lavorarono poi sulla traccia della prima.

L'accordo di Beauvais prevede la costituzione di Comitati regionali permanenti incaricati di preparare nelle singole zone l'applicazione dell'accordo stesso; questi Comitati regionali funzionano già regolarmente in tre delle cinque zone, e tutto fa credere che tra poco tale procedura funzionerà nell'intero territorio percorso dalle linee della Rete del Nord.

Al testo dell'accordo è allegato un piano di ripartizione dei servizi per passeggeri, compilato secondo i seguenti criteri:

— abbandono, da parte delle ferrovie, del servizio viaggiatori lungo certe linee secondarie, ove sarà sostituito da linee di autobus;

— per compenso, soppressione delle linee d'autobus concorrenti delle ferrovie, restando inteso che le nuove linee di cui sopra verranno concesse agli esercenti di linee soppresse.

Il piano è combinato in modo che trovino impiego tutti gli autobus adibiti a pubblico servizio passeggeri alla data 1 gennaio 1934. Nessun affidamento è dato per gli autobus entrati in servizio posteriormente a tale data.

Questa sistemazione è stata accolta dall'una e dall'altra parte interessata con grande

favore, ed è diffusa la convinzione che anche il pubblico sarà meglio servito, particolarmente in grazia della sostituzione di un buon servizio d'autobus al servizio ferroviario lungo quelle linee che erano dotate di sole tre o quattro coppie giornaliere di treni.

Sono circa 1000 km. di ferrovie « neutralizzati » per servizio viaggiatori lungo la sola Rete del Nord. Se questo sistema verrà applicato su tutta la superficie della Francia, quella neutralizzazione si estenderà a parecchie migliaia di km. di binario.

Ed in Italia?

È già stato presentato al Parlamento, da parte del Ministro delle Comunicazioni, un progetto di legge che attende di passare prossimamente alla discussione presso la Camera dei Deputati. Non sarebbe possibile nè riguardoso il commentarlo troppo sommariamente ed occasionalmente, e meriterà quindi apposita trattazione.

La circolazione automobilistica e tranviaria nelle grandi città.

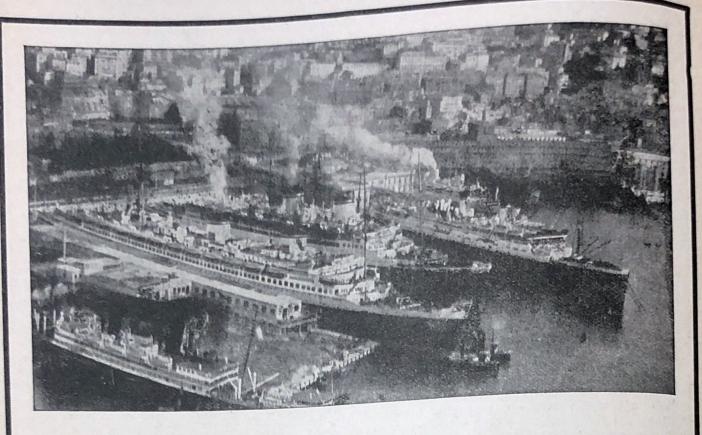
La frequente constatazione di infortuni stradali avvenuti per collisioni fra carrozze tranviarie e autoveicoli, ha indotto gli studiosi della materia a ricercare la causa principale di questi incidenti. Si è così potuto assodare che troppi automobilisti tengono scarso conto del fatto che il moderno materiale tranviario circolante nelle nostre grandi città è dotato di un potere di accelerazione altissimo, cosicchè la velocità di una carrozza tranviaria di recente tipo è superiore nei primi metri di corsa a quella di un automobile che inizi la marcia. L'automobilista che non tiene presente questo fatto è indotto a presumere troppo sullo spunto della propria autovettura e pertanto compie manovre (tentativi di sorpasso, occupazione della sede tranviaria, ecc.) che portano fatalmente ad una collisione o quanto meno al grave pericolo di essa.

Opportunamente la sede di Milano del R.A.C.I. ha richiamato su tale circostanza l'attenzione degli automobilisti invitandoli a dare la precedenza alle vetture tranviarie tutte le volte che la velocità della loro automobile non abbia raggiunto un limite di sicurezza tale da eliminare ogni pericolo di investimento da parte del tram che segue.

SPORT

Automobilismo.

La IX Mille Miglia non ha riunito questo anno tutti i grandi nomi del volante e non si può dire abbia assunto l'importanza di edizioni passate. Ma non per questo la gara ha fallito al suo scopo. Essa infatti è passata attraverso tante regioni d'Italia, ha rinnovato la passione e l'entusiasmo delle popolazioni, ha messo una volta ancora in valore l'eccellenza della organizzazione che forma nello stesso tempo un insuperato modello e l'invidia di tanti stranieri, i quali affermano che solo nel nostro Paese è possibile l'effettuazione di una prova automobilistica su strade aperte con la maggior garanzia per i concorrenti e per le masse di pubblico. Le forze del Regime, la Milizia della Strada e la disciplina ormai naturale del pubblico sono i coefficienti che assicurano tale possibilità. La corsa era stata imperniata sul duello fra Varzi e Pintacuda, ma il primo fu costretto all'abbandono fin dalla prima parte della gara, perchè la sua macchina risentiva gli effetti della affrettata preparazione, essendo stata finita poche ore prima della partenza. In tali condizioni la superiore classe del miglior stilista attuale non poteva esser sufficiente a dare probabilità di successo ed il binomio Pintacuda-Della Stufa ebbe il proprio compito reso meno difficile, anche perchè esso si era preparato alla competizione con il maggior scrupolo e con la più severa preparazione.

Pintacuda-Della Stufa, per quanto non assillati dal bisogno di marciare all'estremo delle risorse della loro macchina, riuscirono a battere il *record* della corsa, ciò che aumenta il pregio della loro vittoria che fu tanto netta da lasciare a oltre quaranta minuti la coppia classificata al secondo posto. Pintacuda-Della Stufa (Alfa-Romeo 2900) coprendo i 1615.7 km. del percorso in 14 ore 04' 47'' alla media di 114,753 batterono il *record* precedente detenuto da Varzi (14,08'' media 114,307). Secondi assoluti furono Tadini-Chiari e terzi Battaglia-Tuffanelli: queste coppie erano a bordo di

...fa-Romeo 2600. Della classe fino a 2000 fu-
...o primi Crivellari-Ferraro (Alfa-Romeo)
...a media di 101,046, battendo di oltre 4 chi-
...metri il primato precedente. Invece nella
...asse 1500 il *record* di Marocchina-Comotti
...a media di 91,461 resistette all'assalto della
...ston Martin di Clarke-Falkrer che marciò
...a media di 90,381. Ma indubbiamente la
...ova che più sorprese e destò un senso di
...eraviglia e di compiacimento fu quella della
...aserati di Bianco-Bertocchi nella classe 1100.
...entre l'anno scorso Taruffi-Bertocchi pure
...n Maserati coprivano la Mille Miglia alla
...edia già notevole di 103,237, quest'anno il
...nnovato equipaggio portò il *record* a 106,183,
...mpiegando soltanto un'ora e otto minuti in
...ù della coppia vincitrice assoluta che dispo-
...eva di vettura di quasi tripla cilindrata.

La grande prova, orgoglio e fatica degli
...ortivi bresciani, rivivrà nei prossimi anni
...isodi ancor più interessanti, tanto più che
... sono stati annunciati ritocchi al regola-
...ento e alla formula, con lo scopo di conser-
...arla sempre all'altezza dello sviluppo e dei
...ovi indirizzi della costruzione automobi-
...stica.

A Monaco ebbe inizio la serie dei Grandi
...remi con la settima edizione della corsa che
... dal 1929 instaurò la moda dei circuiti stra-
...ttadini. Le macchine presentate dall'in-
...ustria italiana non potevano avere la pretesa
... competere con le più moderne e più prepa-
...te Mercedes, uniche rappresentanti della
...struzione germanica presenti. Malgrado ciò,
...na sola delle tre macchine tedesche riuscì a
...mpiere il percorso ed è notevole il fatto che i
...e conduttori tedeschi presto scomparvero
...lla contesa, mentre l'onore di vincere toccò
... Luigi Fagioli, che una volta ancora confermò
... superiorità della guida italiana. Fagioli
...Mercedes) stabilì il nuovo *record* del tormen-
...to circuito alla media di 93,607, davanti a
...reyfus e Brivio su Alfa-Romeo.

A fine aprile, alla vigilia delle maggiori
...rove, la Targa Florio richiamò sul circuito
...elle Madonie l'interesse di tutti i pubblici.
...lla gara creata da Vincenzo Florio, un
...oniere dello sport automobilistico che attra-
...erso l'organizzazione di moltissime iniziative
...portive tese sempre alla valorizzazione della
...a Sicilia nativa, fu per la prima volta pre-
...ente il Principe di Piemonte che si degnò di
...are il via ai partecipanti. La prova si è limi-
...ta ad un duello fra Brivio e Chiron, entrambi
... volante di una Alfa-Romeo. Il primo, che
coprì la distanza di 432 km. in 5 27' 29'' vinse
con un vantaggio di sette minuti sul corri-
dore francese, alla media di km. 79,149. Que-
sta media non migliora quella *record* dete-
nuta da Nuvolari, ma è superiore a quella
stabilita l'anno scorso da Varzi. E ciò rap-
presenta un merito per il giovane corridore
che dopo aver già segnato il suo nome nel 1933
fra i vincitori della classica gara ha confer-
mato le sue doti di ottimo pilota. Nella prova
è notevole il terzo posto occupato da Nando
Barbieri con la Maserati 1500 che pur avendo
finito a 18' dal vincitore ha potuto mettere
in valore le eccellenti qualità di questa mac-
china, assai inferiore per potenza alle due che
la precedettero sul traguardo.

Ciclismo. Mentre si deplora una diminuita attività
dilettantistica, perchè molte società sportive
hanno limitato le loro possibilità organizzative
per ragioni complesse che non è qui il caso di
esporre, sono continuate le maggiori competi-
zioni su strada, a cominciare dal Gran Premio
di Schio che, in assenza dei maggiori assi, ha
visto primo al traguardo il giovane Aldo Bini
di Prato, che lungo tutto il percorso della gara
si dimostrò il migliore. Seguirono poi a di-
stanza di otto giorni l'una dall'altra e ad un
mese dalla prima prova valevole per il Cam-
pionato italiano, la seconda e la terza prova e
cioè il Giro di Toscana e il Giro di Campania.
Il primo si svolse in una giornata avversata
dalle condizioni climatiche e lungo strade dal
fondo non tra i migliori della Penisola. Ci-
priani e Martano riuscirono a staccare tutti
gli avversari, a costringere financo Guerra al
ritiro, e a vincere per 17 minuti di vantaggio
sul terzo arrivato Olmo. La vittoria di Cipriani
ed il secondo posto del suo compagno di squa-
dra Martano dimostrano l'eccellente forma di
due corridori che potranno farsi onore ancora
nel seguito della stagione. La media di 29,705
stabilita da Cipriani sui 303 km. del percorso
faticoso deve esser ritenuta ottima e certo
più convincente della media di Guerra (29,180)
sui 273 km. del Giro di Campania, disputato
con assai minore combattività e su un per-
corso assai meno faticoso. Al termine di una
corsa che fu scialba per più di 200 km., la
vittoria fu disputata in volata sulla pista del-
l'Arenaccia a Napoli da una dozzina di super-
stiti. Prevalse, come si disse, Guerra che battè
Olmo di venti centimetri. Seguivano vicinissimi
Martano e Cipriani. Dopo le prime tre prove di

Campionato e alla vigilia della quarta, il Giro di Piemonte, la classifica del Campionato italiano su strada era la seguente: Olmo p. 7 ½; Guerra p. 6; Cipriani p. 5 ½; Martano p. 5.

La quarta Coppa Duca di Bergamo con arrivo a Desio registrò il successo del giovane e promettente livornese Olimpo Bizzi, che, dopo una brillante fuga, tagliò il traguardo con 2' 40'' sul gruppo degli inseguitori. Il vittorioso, nuovo alle strade lombarde, si era già posto in luce l'anno scorso vincendo con distacco due corse nel Canton Ticino. A Desio vinse alla media di 36 km., considerevole data la distanza di 160 km.

Notevole fu all'estero la vittoria del bolognese Mario Cimatti il quale partecipò alla Parigi-Evreux di km. 145 per i colori dell'A. S. Roma di Parigi. La corsa riservata ai dilettanti e indipendenti fu da lui vinta nel modo più brillante alla media di km. 37,920 con 50 metri di vantaggio sul secondo Guyon e un minuto sul terzo Virol.

Sul Circuito di Ravenna, criterium federale, disputato svogliatamente da buona parte dei corridori convocati, la vittoria ha premiato gli sforzi del volonteroso Scorticati che coprì i 104 km. alla media di 37,906. Nello stesso giorno la Coppa Franchi disputata a Prato veniva conchiusa in volata, nella quale prevalse Aldo Bini, alla media di 30,891, secondo Balli, terzo Fantini.

Atletica leggera.

Ad una settimana dalla difficile vittoria di Pellin nel Campionato italiano di corsa campestre su Lippi, questi si prese la rivincita alla corsa dei 7 Campanili a Caveria, superando di un soffio il suo avversario. Otto giorni più tardi venne disputato il Giro di Sanremo, una prova ormai classica del calendario sportivo nazionale con la folta partecipazione di ottimi elementi del litorale francese. La gara di 16 km. fu vinta nel tempo di 47' 17'' dall'ottimo Giovanni Balbusso, dell'Audace Club Sportivo di Roma, davanti a Gino Saccani del Dopolavoro Ungherini di Parma, ad Angelo Lucidi di Roma e ad altri 46 superstiti della combattutissima competizione.

Otto giorni dopo a Genova ebbe svolgimento la Coppa Piaggio che vide al primo posto della classifica la Virtus-Bologna Sportiva con p. 34, seguita dalla Giglio Rosso di Firenze p. 31, dalla Polisportiva Fascista Giordana p. 30, dalla Fratellanza Moderna p. 19, dai Guf di Torino e di Milano con 13 p. ciascuno. Le singole gare ebbero questi vincitori: Corsa piana m. 100: 1° Isacco Mariani 12 2/5. Corsa piana m. 400: 1° Ettore Tavernàri 50 4/5. Corsa piana m. 800: 1° Mario Lanzi 1' 57'' 4/5. Corsa piana m. 1500: 1° G. Vio 4' 11'' 1/5. Corsa piana m. 5000: 1° G. Lippi 15' 30'' 2/5. Corsa ostacoli m. 110: 1° Giacomo Carlini 15'' 4/5. Staffetta olimpionica (800-400-200-200): 1° Giglio Rosso (Ricci, Redi, Bosso, Trevisan). Salto in lungo: 1° Fabris m. 6.51. Lancio del disco: 1° Giorgio Obervegher m. 46.97. Getto del peso: 1° Biancani m. 13.82. Lancio del martello: 1° Tullio Carpi m. 44.75.

A fine aprile Giovanni Balbusso partecipò alla Monaco Nizza di km. 18,300 per vincere nel modo più facile nel tempo di 1 02' 12'' davanti ad Angelo Lucidi pure dell'Audace Club di Roma. Al sesto posto si classificò Giovanni Volpini della Fratellanza Ginnastica di Savona e al decimo Fanelli, il quale contribuì alla netta vittoria di squadra dell'Audace Club di Roma.

Motociclismo.

La Milano-Roma-Napoli per la Coppa Mussolini ha ottenuto a fine aprile un successo che neppure i più accesi avrebbero potuto prevedere. Il vincitore assoluto ha coperto la distanza di 861 chilometri in 7 ore 58' 44'' alla media di 107,910, consentendo alla Guzzi 500 di conquistare un primato tanto elevato da far pensare se questo nuovo *record* della corsa potrà esser tanto presto superato. Aldrighetti e Bandini ad oltre 105 e 101 di media rispettivamente confermarono la eccellenza della Guzzi 500, la macchina che può ormai essere giudicata all'altezza di quelle inglesi della stessa cilindrata. Il successo della marca di Mandello è stato poi confermato dalla vittoria nella classe 250 con Brusi e Prini ai primi due posti. Ed è notevole il fatto che Brusi, fornendo una media di 100,520, si è classificato al quarto posto assoluto dietro i tre compagni vittoriosi nella massima categoria, battendo anche il tempo della macchina di 350 cmc., fra le quali la prima fu la Norton di Amilcare Rossetti che vinse alla media di 95,635. Nella categoria motocarrozzette il primo posto fu conquistato da uno specialista quale Rosolino Grana con Gilera a km. 77,110. Al ritmo infernale imposto dai maggiori assi la selezione è stata assai numerosa; infatti di 56 partiti soltanto 19 sono arrivati al controllo-traguardo di Secondigliano. Per ciò tutti i superstiti della gara meritano un elogio schietto, tanto più che non tutti potevano disporre di macchine ultra veloci come quelle dei vittoriosi, i quali (Tenni, Aldrighetti, Bandini e Brusi) miglio-

sensibilmente, come si è visto, il *record* stabilito lo scorso anno da Bandini su la Guzzi 500.

Nello stesso giorno era meno fortunato a Barcellona Stanley Woods nel Gran Premio organizzato dal Moto Club di Catalogna. Il corridore inglese, che l'anno scorso aveva vittoriosamente pilotato una Guzzi 500, contava di rinnovare quest'anno quel lusinghiero successo. Uno scoppio di pneumatico lo ritardò al principio e infine qualche incidente di macchina lo eliminò dalla lotta. Ebbe però modo di dimostrare le qualità di velocità della macchina italiana coprendo il giro più veloce, alla media di 98.175 che rappresenta il nuovo record assoluto su quel percorso. Un'altra macchina italiana, l'Aquila 175 di Gabetti, si classificò al quarto posto nella classe di 250, battuta appunto da macchine di cilindrata più elevata.

Calcio.

Il Campionato di calcio della Divisione Nazionale A dopo ventisei giornate e a cinque tappe dalla fine conservava la maggiore incertezza in tutti i settori: in quello per il primato, in quello per la conquista del diritto di partecipazione alla Coppa di Europa, riserbata alle prime quattro del Campionato di ogni singola Nazione partecipante, in quello infine della retrocessione. Basta dare uno sguardo alla classifica per vedere quanto ancora fosse oscura a fine aprile la situazione in tutti i settori elencati: Ambrosiana-Inter e Iuventus p. 36, Fiorentina p. 35, Roma e Lazio p. 27. Palermo e Triestina p. 26, Alessandria p. 25, Bologna e Napoli p. 24, Milan e Brescia p. 22, Torino p. 21, Sampierdarenese p. 20, Livorno p. 18, Pro Vercelli p. 11.

Anche nella Divisione Nazionale B le posizioni non erano affatto chiarite per la conquista del primato in entrambi i gironi. Ecco le classifiche. *Girone A*: Genova p. 37, Novara p. 35, Pisa p. 24, Catania p. 32, Lucchese e Messina p. 27, Vigevanesi e Viareggio p. 26, Cagliari p. 24, Seregno p. 23, Casale p. 21, Spezia p. 19, Legnano p. 18, Pro Patria di Busto p. 16, Derthona p. 12. *Girone B*: Pistoiese p. 34, Modena p. 32, Bari p. 31, Aquila p. 27, Verona p. 26, Spal di Ferrara p. 25, Atalanta di Bergamo e Cremonese p. 24, Foggia p. 22, Padova e Comense p. 20, Venezia p. 19, Vicenza p. 17, Catanzaro p. 16, Perugia p. 13.

Tennis.

I Campionati internazionali di Roma che radunarono moltissimi dei migliori giocatori dilettanti del mondo diedero questi risultati: Singolare uomini: Hines (americano) batte Palmieri per 6-3, 10-8, 9-7. Doppio uomini: Crawford-Mac Grath (Australia) battono Borotra-Brugnon (Francia) 4-6, 4-8, 6-4, 6-2, 6-2. Singolare signore: Sperling (Danimarca) batte Valerio (Italia) 6-4, 6-1. Doppio misto: Iedrzeyowska - Hopman (Polonia - Australia) battono Dearman-Hughes (Inghilterra) 6-4, 1-6, 6-3. Pochi giorni prima era stato disputato a Napoli un torneo che aveva dato questi risultati: Singolare uomini: Palmieri batte Menzel 1-6, 6-1, 6-3, 6-3. Doppio uomini: Palmieri-Lesueur battono Menzel-Hughes 6-4, 1-6, 6-3, 6-4. Singolare signore: Sperling batte Valerio 6-1, 6-2. Doppio signori: Sperling-Valerio battono Dearman-Ingram 8-6, 0-6, 6-1. Doppio misto: Sperling-Menzel battono Orlandini-Lesueur 6-4, 6-3.

Al torneo dell'U. T. E. a Budapest, Palmieri fu battuto per 6-4, 2-6, 6-3, 6-1 da Bawarowski che in finale soccombette a Gabrowitz. Il nostro giocatore nel match per il terzo posto ebbe ragione di Mateika per 6-1, 6-4, 7-5.

Rugby.

All'incontro fra le squadre nazionali di rugby Francia-Italia disputatosi a Roma si è giustamente dato il carattere di propaganda del bel gioco, perchè non si poteva presumere che la nostra rappresentativa potesse tener testa a quella di Francia che è all'avanguardia assoluta del rugby continentale. I francesi infatti impartirono ai nostri, in una assai cavalleresca disputa, una lezione di gioco che ha peraltro messo in valore le buone qualità di taluno dei nostri giocatori. Il punteggio di 44-6, che avrebbe potuto essere ancora più vistoso per i nostri avversari, conferma la presente differenza di classe fra i due quindici. Dati gli appoggi e gli impulsi che il C.O.N.I. intende dare a questo sport non è improbabile che i progressi siano fra non molto assai notevoli.

Dopo qualche partita internazionale furono riprese le partite di Campionato di Divisione Nazionale che al 29 aprile presentava questa classifica: Roma p. 14, Bologna p. 12, Amatori p. 11, Bersaglieri p. 7, Salario Roma p. 3, Guf Napoli p. 1.

Motonautica.

Sabaudia, la seconda città sorta per volere del Duce nel cuore della «palude redenta», ospitò a fine aprile uno stuolo foltissimo di automobilisti convenuti da tutte le sedi del R. A. C. I. per partecipare al grande convegno. A questo scopo, che chiameremo turistico, si aggiunse su iniziativa della M. A. S. di Roma anche uno scopo sportivo, dato dalla importante competizione motonautica che vide per la prima volta in gara sulle acque del lago di Paola, divenuto ormai ufficialmente Lago di Sabaudia, un folto lotto di motonauti nazionali, i quali diedero vita ad un brillante riunione particolarmente gradita ai quattromila automobilisti giunti al raduno con milleduecento macchine. La riunione motonautica diede questi risultati: Motoscafi da turismo 1500 cmc.: 1° Cutolo Piero (Taroni B. M. P.) media 59,290. Motoscafi da turismo 4000 cmc.: 1° Angelo Sisaro (Baglietto B. M. P.) media 57,264. Fuoribordo. Classe 250: 1° Carlo Leumann (Riva-Johnson) media 51,233. Classe 500: 1° Paolo Mora (Riva-Elto) media 70,312. Classe 1000: 1° Carlo Forni (Forn-Elto) media 78,358.

POSTE-TELEGRAFI

Telegrammi per militari e operai specializzati nell'Africa-Orientale.

E' stata istituita la categoria speciale dei telegrammi «*Milit*» per corrispondenze private fra i militari dislocati nell'Africa Orientale e le proprie famiglie e conoscenti in Italia, con la tassa fissa di L. 4 (compresa la tassa di ricevuta) per ogni telegramma di non più di 11 parole. Di queste, se i telegrammi sono diretti ai militari, 4 sono computate per l'indirizzo, qualunque sia il numero delle parole che lo compongono, e 7 possono essere utilizzate per il testo e la firma. I telegrammi predetti debbono rispondere alle seguenti condizioni:

1) contenere esclusivamente notizie di carattere famigliare o confidenziale;

2) portare come prima parola dell'indirizzo l'indicazione «*Milit*»;

3) indicare, per i telegrammi diretti ai militari, il grado del destinatario, l'unità, il reggimento, il reparto autonomo, la regia nave o lo stormo, ecc., cui egli appartiene, senza indicare la località di destinazione.

Inoltre, ai marconigrammi spediti in Italia dagli operai specializzati e simili, imbarcati con i militari sulle navi in rotta per l'Africa Orientale, è applicata, per tutto il periodo del viaggio, la tariffa radiotelegrafica ridotta «Prid» (50 % sulle tasse radiotelegrafiche costiera e di bordo, e cioè 90 centesimi per parola). Analoga riduzione è accordata ai marconigrammi diretti ai predetti operai, purchè di risposta o in relazione ai marconigrammi portanti la medesima qualifica «Prid» provenienti da bordo.

Il traffico postale, telegrafico e telefonico in cifre.

Dalle relazioni sull'esercizio finanziario 1933-34 della Direzione Generale delle Poste e dei Telegrafi e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, testè pubblicate, desumiamo i dati statistici più importanti, mettendoli a raffronto con quelli dell'esercizio precedente, e dando un breve cenno sui mezzi impiegati per adeguare lo svolgimento dei servizi alle esigenze dell'industria e del commercio.

Il totale approssimativo delle corrispondenze a pagamento fu in tutto l'esercizio di 1.158.880.800 oggetti, con un aumento, rispetto all'esercizio 1932-33, di ben 47.406.800. Fra essi figurano, come voci degne di rilievo, N. 422.151.260 lettere e biglietti postali, 180.747.308 cartoline illustrate e biglietti da visita, 186.789.292 stampe con francobolli, 808.872.259 stampe spedite in Conto Corrente, 116.578.690 corrispondenze francate meccanicamente, ecc., ecc.

Il movimento dei pacchi fu di 13.296.667, compresi 149.968 a destinazione delle Colonie italiane. Si ebbe una maggiore impostazione di pacchi gravati di assegno (1.854.127 contro 1.845.021) e furono in notevole aumento sull'esercizio precedente i pacchi spediti per via aerea (1067 contro 783), i pacchi a tariffa ridotta contenenti libri (1.323.134 di fronte a 1.178.042) e i pacchi soggetti a privativa, trasportati dai concessionari privati (4.420.403 contro 4.361.158).

Interessanti sono le cifre che riguardano il servizio dei vaglia e dei Conti Correnti postali. Furono emessi complessivamente N. 20.365.534 vaglia a tassa, ordinari e telegrafici, per l'interno del Regno e Colonie e per l'Estero, per un importo totale di L. 1.763.297.847 oltre N. 3.965.775 vaglia di servizio per Lire 825.186.684, con un aumento, rispetto all'esercizio precedente, dei vaglia interni a tassa (N. 110.173 titoli), dei vaglia di servizio e di quelli per tasse e concessioni. Ebbero un notevole incremento anche tutte le voci di entrata e uscita del servizio Conti Correnti postali, in aumento del 14 % per quantità e del 18 % per importo, con N. 13.455.500 operazioni di entrata e 2.848.000 di uscita, con un aumento rispettivamente di N. 1.556.900 e N. 455.000. Furono emessi postagiro per un ammontare complessivo di L. 2.742.350.750, pari al 20 % del movimento globale delle operazioni.

I depositi e rimborsi sui libretti di risparmio postali e buoni postali fruttiferi sono concretati nelle seguenti cifre: N. 4.268.937 depositi per L. 5.119.667.409 e N. 4.023.850 rimborsi per L. 3.778.002.374.

Il traffico del servizio telegrafico subì, rispetto all'esercizio precedente, una lieve contrazione da attribuirsi, oltre che alla crisi mondiale ed alla attivazione di collegamenti radio da parte dei vari Stati europei con le Americhe, anche al fatto che, allo scopo di favorire e proteggere le comunicazioni cablografiche e radiotelegrafiche nazionali, la Germania ha adottato provvedimenti intesi a rendere, praticamente, pressochè nulla l'accettazione dei telegrammi per le vie cablo e radio straniere. Si ebbe tuttavia un movimento complessivo di 133.151.422 telegrammi.

Notevolissimo fu invece lo sviluppo del servizio telefonico con N. 5.880.787 conversazioni per l'interno e N. 1.586.580 per l'estero, in aumento rispettivamente di 323.864 e 92.846 in confronto del periodo precedente. Con l'entrata in servizio di un nuovo cavo che fa capo a Messina, furono attivati, durante l'esercizio, 20 circuiti, portando il numero di essi, al 30 giugno 1934, a 533, di cui 429 interurbani con un complessivo sviluppo di km. 138.800.980 e 104 internazionali con uno sviluppo in territorio italiano di km. 17.024.012.

I risultati conseguiti dalla gestione delle due aziende delle Poste e Telegrafi e dei Telefoni dello Stato, che si è chiusa con un utile netto di L. 106.305.514,58, vanno valutati in relazione al vasto piano di lavori condotti a termine o in corso di esecuzione. Venne aumentato infatti il numero degli Uffici ambulanti, dei natanti, e il numero delle Compagnie di Navigazione incaricate o utilizzate per il trasporto delle corrispondenze dirette all'estero; furono applicati ai servizi postali i più moderni impianti meccanici e si estesero e migliorarono, con la posa di nuovi cavi, le reti telegrafiche e telefoniche; venne infine attuato tutto un complesso di disposizioni e di provvedimenti che assicurarono lo sviluppo e la regolarità di tutti i servizi in relazione alle nuove esigenze del traffico interno e internazionale.

TRA I LIBRI

LUIGI DEVOTO. – *Per le vie della Liguria*. – Ambrosiana Editoriale, Milano (Via Scarlatti 27) e Genova (Via Caffaro 29), pag. 504: L. 12.

Figlio della montagna chiavarese, Luigi Devoto, Senatore del Regno e chiaro direttore della Clinica per le malattie del lavoro di Milano, nella sua lunga e luminosa carriera non ha mai dimenticato la sua Liguria e con infiniti scritti, dati alla stampa in pubblicazioni varie, ha voluto rappresentare una parte della vita della regione in alcuni suoi uomini di azione o di scienza e in alcune forme della sua attività.

Tali scritti, che formano anche un efficace quadro di quanto il Fascismo è andato realizzando in quella terra, sono stati raccolti in volume; e questo è posto in vendita a totale beneficio di un'istituzione a vantaggio degli operai liguri, in conformità della proposizione XVI della Carta del Lavoro.

ARNO SPINDLER. – *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra al commercio con i sommergibili: Dal Febbraio al Settembre 1915*. – Vol. 2°, tradotto dall'Amm. di Divis. W. Pini. Officina Poligraf. dello Stato, 1934-XII, Roma, pag. 268, con 8 carte e 10 schizzi: L. 25. (*Per i Soci del T. C. I.* e per i Militari: *L. 18* facendone richiesta con vaglia intestato al Capo Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della Marina, Roma).

È questo il 2° vol. che comprende il periodo della guerra tra il febbraio e il settembre 1915 e descrive le singole imprese dei sommergibili, riunite a periodi, o suddivise fra le varie basi dalle quali i sottomarini muovevano. Importanti e interessantissime sono le notizie circa le direttive di carattere politico che le autorità governative germaniche ritenevano di dover impartire a seconda del momento; perchè la politica, in una guerra di tal fatta, è stata un elemento di primo piano e di quelli che più hanno influito sulla condotta della guerra stessa. Le note, i rapporti e le memorie politiche pubblicate riescono così a rendere meglio comprensibili le decisioni prese e gli avvenimenti, poichè vengono a richiamare le situazioni che determinarono i provvedimenti delle autorità responsabili.

Complemento ottimo e importante è quello fornito dalle carte allegate, che riportano le rotte percorse dai sommergibili, gli sbarramenti di mine poste dai medesimi agli ingressi dei porti e sulle rotte più usuali, e le posizioni di tutte le navi affondate.

Dott. GIUSEPPE NATALUCCI. – *Medici insigni nati nelle Marche*. – Falerone, Tip. F. Menicucci, 1934-XIII, pag. 236: L. 15.

Contiene 257 biografie di medici marchigiani raccolte con estrema diligenza; tra essi figurano l'insigne anatomico Bartolomeo Eustachi, Giacinto Cestoni scopritore dell'acaro della scabbia, Giuseppe Flaiani che scoprì il morbo detto poi di Basedow, l'insigne fisiologo Luigi Luciani e, fra molti altri, nomi come Augusto Tamburini, Ferruccio Tartufari, Antonio Ceci, Eugenio Centanni, Augusto Murri, Mariano Patrizi, Giuseppe Lapponi, Angelo Celli che non hanno bisogno di presentazione, tanto alta è la fama di cui godono. In questo bel libro si possono anche raccogliere curiosità storiche come queste: Romolo Spezioli da Fermo fu medico di Cristina di Svezia, la quale gli lasciò, per testamento, carrozza con cavalli e cocchiere pagati, sua vita natural durante. Il ricordato Flaiani fu anche chirurgo abilissimo e, trovandosi a Roma, la notte del 13 gennaio 1793, tentò un intervento operativo su Ugo Bassville, pugnalato al ventre.

CLUB ALPINO ITALIANO (Comitato Scientifico). – *Manualetto d'istruzioni scientifiche per alpinisti*. – Pag. 308, con numerose illustraz., Tecnografica Ed. Tavecchi, Bergamo 1934: L. 8 (dirigere richieste al C. A. I., Sez. Milano, Via S. Pellico, 6).

Una tra le più significative prove del rinnovato indirizzo del Club Alpino Italiano, che « mentre ritorna alle sue origini di scienza e di austerità, potenzia la falange de' suoi credenti, in numero, in qualità e in audacia », può essere considerato questo utilissimo manualetto, nel quale sinteticamente, ma non per questo con minor chiarezza ed efficacia, si dànno nozioni di lettura delle carte topografiche, di topografia speditiva, di fotografia turistica, si forniscono le norme per le osservazioni meteorologiche, geologiche, idrografiche, glaciologiche, speleologiche, botaniche, si precisano importanza ed utilità delle ricerche etniche, paletnologiche, antropogeografiche, dialettologiche e toponomastiche, e dove infine non sono dimenticate neppure le nozioni elementari di fisiologia dell'uomo in montagna. Dovrebbe essere compagno inseparabile di ogni alpinista intelligente.

Ing. DANIELE DONGHI. – *Manuale dell'architetto.* Volume II (*la composizione architettonica*), Parte prima (*Distribuzione*) e Parte seconda (*Decorazione ed estetica architettonica*); tutta l'opera, voluminosissima, ha oltre 10.000 incisioni nel testo e tavole separate. Torino, Unione Tip. Ed. Torinese. Parte I, L. 90; Parte II, L. 38.

Sono sezioni di un'opera colossale che si sta pubblicando da alcuni anni e il cui valore complessivo bene risulta dalle parti che abbiano sott'occhio, le più interessanti per noi. Ecco il volume sulla composizione architettonica in quanto riguarda i varî edifici destinati a biblioteche e ad archivi, oppure a manifestazioni sportive o a pubblici spettacoli o a sedi di associazioni o a studi per artisti e per fotografi o a musei, ecc. L'informazione è sempre amplissima, travolgente. Si può affermare che, per ognuno di questi argomenti, ci viene offerto un trattato completo, il quale, anche avulso dal resto dell'opera, sta come manuale a sè; manuale di sicura consultazione che sodisfa a ogni desiderio ed esigenza, perchè non appaga soltanto il costruttore e il tecnico che vi cercano il miglior sistema di edificare per le varie destinazioni dei locali o i diversi accorgimenti per il riscaldamento, la ventilazione, l'illuminazione, per le scaffalature nel caso delle biblioteche e degli archivi o per i molteplici servizi nei fabbricati a usi sportivi; ma anche per l'uomo colto in genere, che vi trova i cenni storici sui varî tipi di edifici e un numero quasi illimitato di cognizioni accessorie, tanto storiche quanto di ordine pratico. Così, per rimanere nell'esempio delle biblioteche, vi si apprende come si collochino in un primo tempo i libri, i giornali, i manoscritti, la musica, gli atlanti, le incisioni, le fotografie, i duplicati, ecc., e come poi si classifichino e quale sia la loro migliore collocazione definitiva. Altrove si parla dei meccanismi per il trasporto dei libri, altrove dei leggii, o delle sale dei cataloghi e del come questi siano confezionati. Numerosissime le piante degli edifici, anche in tavole separate per quelle di maggiore formato, e le illustrazioni e i grafici. Alla fine di ogni argomento si trova una vasta indicazione bibliografica recente. Di una sezione particolare, di quella dei Musei, vogliamo aggiungere qualche parola, perchè ci sembra che per essa la trattazione e l'informazione siano eccezionali; non vi è infatti museo di appena qualche importanza in Italia, nel resto d'Europa e nell'America Settentrionale che non sia qui presentato graficamente e studiato nel testo, dai Musei di Belle Arti a quelli di Storia Naturale, agli Acquari, ai Musei Commerciali, di Religioni, d'Igiene, perfino al Museo dei brevetti a Washington.

Una più vasta illustrazione arricchisce la parte dedicata alla decorazione ed estetica architettonica. Qui si va dai principi di estetica e delle proporzioni nell'architettura, dalle illusioni ottiche e dai particolari effetti prospettici (sono, a questo riguardo, studiati profondamente gl'ingegnosissimi accorgimenti ai quali ricorsero i costruttori egiziani e greci per correggere queste illusioni; nell'esemplificazione si poteva ricordare anche il tempio di Cori) alla genesi delle forme architettoniche e al loro razionalismo. Non a caso è usata questa parola, perchè l'A. intende con l'opera sua anche di spezzare una lancia non contro l'arte nuova in sè, che si proclama razionale, ma contro, lo diremo con le sue stesse parole, « la rigidezza delle instaurate forme odierne ». Successivamente viene studiato ogni elemento decorativo nella sua genesi, nella sua tecnica e ufficio, nel suo sviluppo. Alcune tabelle riassumono con chiarezza le caratteristiche degli stili ed elencano cronologicamente le varie opere architettoniche.

LUIGI SERRA. – *Il R. Museo Artistico Industriale di Roma.* – N. 33 della serie « Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia », pubblicata dalla Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti, Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII, pag. 45, 70 illustrazioni.

Un breve cenno sulle origini e sulla sistemazione del Museo, e un'illustrazione, di sala in sala, degli oggetti e cimeli più interessanti precedono le tavole illustrative.

GIANNETTO BONGIOVANNI. – *Con Fogazzaro in Valsolda.* – Pag. 216 con 14 fot., Ed. Ermes Jacchia, Vicenza, 1935-XIII: L. 10.

È la narrazione di un soggiorno in Valsolda, durante il quale l'A. ha cercato i luoghi che hanno visto le vicende e le scene della tetralogia fogazzariana (« Piccolo Mondo Antico », « Piccolo Mondo Moderno », « Il Santo », « Leila »). Il Poeta è fatto rivivere nella sua casa di Oria, tra le figure reali del piccolo mondo e i fantasmi dei suoi sogni, e tutta la valle, solitaria e pittoresca, è illustrata in ogni angolo che abbia attinenza coll'arte di lui. Opera di turismo spirituale, ma anche di turismo pratico: guida attenta che si risolve in un felice commento alle pagine del grande romanziere e in un invito a visitare la valle a lui cara, così poco conosciuta e pur tanto suggestiva.

A. TOSI e G. L. ANDRISSI. – *Planetario tascabile Hoepli.* – Atlantino con 30 tavole circolari, rilegato in tutta tela, in astuccio di tela; annessovi l'opuscolo: *Cos'è e come si usa il « Planetario tascabile Hoepli ».* – Milano, Hoepli, 1935-XIII: L. 20.

Questo elegante e comodissimo Planetario contiene 24 tavole principali, di cui 12 « parlanti », cioè con i nomi delle costellazioni e le lettere delle stelle fino alla 4ª grandezza, e 12 « mute », senza queste indicazioni. Esse riproducono il cielo di due in due ore. Con un sistema ingegnoso e semplicissimo, l'astrofilo, in qualunque punto dell'emisfero boreale o australe si trovi, purchè conosca la latitudine del luogo e l'ora, dispone il planetario nella posizione giusta, poi apre la finestra e vede, prima nel cielo a oriente poi nel cielo a occidente, riprodotta dalle stelle la carta che ha sott'occhio. Altre quattro tavole riproducono il cielo veduto dai due poli e due tavole bianche permettono di stabilire, per qualunque località le ore del sorgere e del tramontare del sole nei varî periodi dell'anno e la sua altezza e l'azimut per qualunque ora. L'opuscolo a parte spiega in modo chiarissimo l'uso del Planetario. Peccato che esso sia di un formato un poco più grande di questo e non sia quindi adattabile in una tasca dell'astuccio.

MARIA A. LOSCHI. – *Itinerari Finlandesi* (Finlandia e Lapponia). – Con prefaz. dell'On. Alessandro Pavolini, 40 ill. e 2 cartine. Edit. Sten, Torino, 1935, pag. 246: L. 5.

Quanti amano viaggiare con gli occhi aperti — e anche soltanto col pensiero — troveranno in questo libro la migliore guida al paese dei 60.000 laghi. L'A., nota giornalista e viaggiatrice, oltre alle impressioni vivaci e schiette del suo viaggio da Helsinki all'Oceano Glaciale, dà uno sguardo alla vita economica del paese, e dedica un capitolo alla donna finlandese, vera e propria collaboratrice dell'uomo e un'altro al Kalevala, il poema nazionale finnico del quale ricorre quest'anno il centenario. Varie e interessanti le illustrazioni.

Contessa ONORINA BARGAGLI PETRUCCI. – *Nel Fezzân (aprile-maggio 1932)*. – Firenze, Bemporad, 1934-XII, pag. 156 con 48 tavole fotografiche e 1 cartina a colori fuori testo: L. 12.

Il libro è doppiamente interessante, sia per quello che racconta — ed è narrazione fatta con brio e in uno stile secco vigoroso efficace — sia perchè ci dà la visione di un mondo psicologicamente ancor più che materialmente da noi lontano, quale è sentito da una squisita anima femminile, che soprattutto ha cercato l'anima delle donne libiche e ne parla con affettuosa comprensione.

Col. E. ROMERO. – *Avviamento allo studio della geografia Militare – Vol. I Geografia generale*. – Tip. E. Schioppo, Torino, 1933-XI, pag. 618. Annesso un atlantino con 58 tavole. Prezzo L. 40 per il vol.; L. 30 per l'Atlante.

E' un testo destinato agli Ufficiali della Scuola di Guerra in Torino e in genere a tutti gli Ufficiali dell'Esercito, quale guida allo studio della geografia nelle sue applicazioni militari. Questo primo volume (a cui farà seguito un secondo per la geografia regionale) è diviso in 5 parti; la prima considera il terreno nelle sue forme (morfologia), nei suoi elementi costitutivi (litologia) e nella sua struttura (tettonica); la seconda è dedicata al clima; la terza alle acque; la quarta (geografia biologica) tratta della flora e della fauna come elementi geografici, la quinta della geografia umana. Lo scopo particolare applicativo informa di sè ogni parte dell'opera e ogni capitolo è seguito da alcune espresse «considerazioni militari». Pur tuttavia, il volume, con il suo Atlante (non è possibile ridurne il formato?), si raccomanda per la sua chiarezza e per la sua metodicità, anche all'infuori dell'ambiente militare, quale riassunto non elementare di geografia generale.

ISTITUTO COLONIALE FASCISTA. – *Annuario delle Colonie Italiane e dei paesi vicini. 1935-XIII*, Ist. Col. Fascista, Roma, 1935-XIII, pag. 988-104: L. 25 (per i Soci dell'I. C. F.: L. 10).

È la decima edizione del prezioso Manuale Coloniale. Oltre agli aggiornamenti resisi necessari, è stato aggiunto un nuovo capitolo che sintetizza gli avvenimenti e le iniziative che si svolsero nello scorso anno in Libia, in Eritrea e in Somalia, nonchè i recenti accordi italo-francesi.

Il contenuto, analogo a quello dei precedenti volumi, è diviso nelle seguenti parti: I. Uffici, enti e istituti relativi alle Colonie; II. Colonie e Possedimenti italiani; III. I mercati dell'Africa e il commercio italiano nel 1933 con speciale riguardo ai Paesi vicini alle Colonie italiane. Per ciascuna colonia o possedimento è data una trattazione completa di tutti gli aspetti fisici, demografici, economici e amministrativi. In appendice, un cenno sulle linee di navigazione, sui servizi aerei, ferroviari, ecc., e un elenco delle Società e ditte stabilite nelle Colonie. Chiunque s'interessi dei problemi coloniali, che sono stati posti in primo piano dal Regime Fascista, deve possedere questo utilissimo, aggiornato repertorio.

E. FASANA. – *L'Epopea del Monte Rosa*. – L'Eroica, Milano, 1934-XIII, pag. 464, 75 fotoincisioni: L. 10 (Casella Postale 1155, Milano).

La letteratura alpinistica italiana non è molto ricca di opere che alla oggettiva descrizione degli itinerari aggiungano le notizie geografiche e di scienze naturali e quel soffio, diciamo pure, di poesia, che solo può dare all'alpinismo tutto il suo valore di grande educatore. Benvenuta dunque questa nuova storia «romanzata», ravvivata da aneddoti e curiosità, che fa rivivere le giornate dei grandi scalatori del Rosa e accende gli entusiasmi dei giovani. Nomi tra i più famosi dell'alpinismo e nomi di ignoti, fortune quasi inspiegabili e sventure terribili, audacie e abilità, vi vengono incontro, vi afferrano, vi trascinano in questo mondo d'una grandezza spettrale e d'una bellezza a volte orrida a volte paradisiaca: e tutti gli aspetti della montagna in tutte le stagioni, in tutte le ore del giorno e della notte, nel sereno e nella tormenta, nella nebbia che accieca e nel lume di luna che incanta vi passano davanti come una visione di sogno. Il narratore procede semplice, chiaro, un po' rude, da buon montanaro — aiutandosi con i documenti quando nessuna parola riferita basterebbe a dare l'idea, illuminando con le fotografie la realtà quand'essa è descrivibile — e finisce col tenerci in suo potere per pagine e pagine, che non si possono trangugiare tutte in una volta anche per la loro ricchezza (115 ascensioni vi sono narrate!), ma a cui si ritorna di continuo.

C. ALVARO. – *Terra nuova, prima cronaca dell'Agro Pontino.* – Istituto Nazionale Fascista di Cultura, Editrice Novissima, Roma XXX, pag. 66, ill.: L. 8.

L'epopea di Littoria ha ispirato oramai tutta una letteratura; queste pagine sono tra le più degne per la comprensione degli aspetti economici e umani dell'arduo problema affrontato e vinto.

E. L. ELIAS. – *Les explorations polaires* (Pole Nord, Pole Sud). – Payot, Parigi, 1930, pag. 300, 2 carte, 34 incisioni: Fr. 25.

È una buona traduzione dell'originale inglese, in cui sono rievocate le grandi gesta tentate in ogni tempo per l'esplorazione dell'Artide e dell'Antartide a cominciare dall'impresa del greco Pitea (IV sec. a. C.). Il contributo italiano alla conoscenza dell'Artide, è messo in simpatica luce. In breve, il volume è un utile riassunto sulla storia delle esplorazioni polari.

BRUNO MOLAJOLI. – *Guida di Castel del Monte.* – Edizioni «Gentile», Fabriano, 1934-XII, pag. 49, con illustrazioni: L. 4.

Dopo un breve cenno sulle leggende fiorite intorno al monumento, sulla sua costruzione, su Federico II che lo volle, sulle vicende storiche e i restauri, l'autore guida di sala in sala illustrando con vario commentare, il celebre castello, caposaldo dell'architettura gotica del periodo svevo nell'Italia meridionale, in tutti i suoi particolari struttivi e decorativi. Il testo è corredato da due piante e da molte illustrazioni.

Statistica dei Soci al 30 aprile 1935-XIII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 aprile 1935		N. 173 447
Nuovi soci annuali iscritti per il 1935 alla stessa data......		» 13 260
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1934........	N. 229 378	
Nuovi soci vitalizi iscritti al 30 aprile 1935	» 2 583	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 aprile 1935..........................	» 9 010	
		» 240 971
Totale Soci al 30 aprile 1935 ...		N. 427 678
Presumibili rinnovi di Soci annuali già iscritti nel 1934 che non pagarono ancora la quota del 1935 e presumibili nuove iscrizioni fino al 31 dicembre 1935		» 8 000
Totale Soci previsti al 31 dicembre 1935 ...		N. 435 678

Direttore: Sen. CARLO BONARDI.
Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.
Redattore Capo responsabile: ANTONIO BANDINI.
Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

PILLOLE
DI
SANTA FOSCA
O DEL
PIOVANO
DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Inscritte nella Farmacopea Ufficiale Italiana
Scatola di 50 pillole Lire 3,30 (ovunque)
FARMACIA PONCI VENEZIA

QUESTE NUOVE CALZATURE
ESTIVE
AQUILA
SUOLA GOMMA
BREVETTATE
SONO STATE CREATE PER
IL VOSTRO BENESSERE
IN ESSE, IL TACCO DI
MATERIALE LEGGERO
E LA SUOLA DI GOMMA
FORMANO UN
UNICO BLOCCO
PROVATELE
OGGI STESSO:
LE TROVERETE
LEGGERISSIME
E ROBUSTE
INDUSTRIA GOMMA
& HUTCHINSON
MILANO

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80